



JEAN-LUC FLEMAL

La société de consultance Envisa juge que l'élimination ou la réduction des vols de nuit contribuerait à rétablir le respect entre l'aéroport et la collectivité environnante.

Le survol de Bruxelles miné par la fragmentation politique

■ Le deuxième chapitre du rapport sur l'aéroport national, que "La Libre" a pu lire, prône une seule loi pour tout le pays.

Absente de la campagne électorale, la question du survol de Bruxelles devrait être l'une des priorités du prochain gouvernement. En effet, sous cette législature, des réunions se sont tenues en coulisse, sans que le dossier ne connaisse d'avancée majeure. En juillet 2017, une décision de justice avait imposé la réalisation d'une étude d'incidence. Celle-ci a été menée par Envisa, une société de consultance française. *La Libre* a pu se procurer le deuxième chapitre de cette étude. Le premier, publié en janvier, établissait une cartographie du bruit autour de l'aéroport et expliquait, en substance, que la responsabilité des nuisances n'incombe pas uniquement à l'aéroport mais aussi aux politiques, à la justice et aux riverains. Dans le second chapitre, les experts français émettent des recommandations. À commencer par celle-ci: à l'avenir, la politique devra faire passer le bien commun avant les questions de politique locale ou régionale ou le bien-être de population individuelle.

Le politique (à la belge), selon Envisa, est à la fois la source et la solution du problème. "Les dispositifs de gouvernance en Belgique sont particulièrement complexes, avec une certaine décentralisation des pouvoirs de réglementation en matière d'environnement vers les différentes Régions, afin de couvrir ce qui constitue en fait une source unique d'impact négatif transrégional. De plus, les décisions locales sur la façon dont BRU (Brussels Airport, NdlR) est exploité peuvent avoir des répercussions transfrontalières. [...] Une réflexion, une

planification et une action communes sont donc nécessaires à tous les niveaux de la gouvernance belge, si l'on veut gérer efficacement le bruit des avions provenant de BRU et surtout si l'on veut mettre en œuvre des solutions significatives à long terme."

Une seule loi pour l'ensemble de la Belgique

Envisa préconise ainsi la création de structures multipartites pour parvenir à un accord commun et des règles harmonisées. Par exemple: la préparation d'une réglementation nationale et unique sur le bruit, laquelle serait bétonnée dans un accord intergouvernemental. "Le bruit des aéronefs exploités à BRU a un impact transfrontalier et ne devrait pas faire l'objet d'une réglementation ou d'une gestion incohérente ou fragmentée. Pour parvenir à une solution juste et inéquitable, il est essentiel qu'il existe une seule loi sur le bruit applicable à l'ensemble de la Belgique. Nonobstant les contraintes de la Constitution belge, cela pourrait être effectivement mis en œuvre par la volonté de chaque partie, par le biais d'un accord intergouvernemental. Il faut faire pression sur les responsables pour qu'ils rendent des comptes et qu'ils expliquent pourquoi, malgré les intentions déclarées par le passé, cela n'a pas encore été mis en œuvre."

À cette politique interfédérale, s'ajoute une dépolitisation de l'aéroport (dont le rapport dit qu'il est "perçu comme flamand", tout comme Skeyes). "Il semble évident que, pour certaines parties prenantes, les dispositions dysfonctionnelles actuelles régissant la gestion du bruit des avions autour de Brussels Airport conviennent à leurs objectifs politiques. [...] La politique doit être retirée des opérations quotidiennes de l'aéroport.

Par le passé, l'ingérence politique a donné lieu à des problèmes techniques et de sécurité, des changements ayant été introduits sans qu'une analyse d'impact n'ait été effectuée."

Bref, le rapport d'Envisa n'y va pas par quatre chemins et met le politique face à ses responsabilités. Malgré les critiques, on imagine le libéral François Bellot (ministre fédéral de la Mobilité et grand défenseur d'accords de coopérations, que ce soit pour la mobilité routière, ferroviaire ou aérienne) se féliciter d'un "je vous l'avais bien dit".

Un rapport sur le survol insiste sur la nécessité de trouver des solutions politiques avant des solutions opérationnelles.

d'avoir une approche nouvelle et concertée. Mon approche s'articule autour d'une méthode qui intègre les 7 composantes essentielles de la problématique (opérationnelle, technique, environnementale, juridique, économique, institutionnelle et politique)". Son approche fédérale n'a jamais rencontré le succès espéré. Et à l'avenir? "Alors qu'une approche fédérale est idéale pour la réglementation et la gestion des impacts transfrontaliers, il se peut que cela ne soit pas réalisable en Belgique." Pourtant, Envisa précise que la solution optimale pour les populations affectées par les nuisances nécessitera l'implication du fédéral.

Une vision fédérale

2016, dans sa première note de politique générale, celui-ci avançait que "les Régions et le fédéral ont tout intérêt à se concentrer pour trouver ensemble une issue globale et durable à cette problématique. Vu le nombre de paramètres pouvant influencer la finalité du dossier, vu le partage des responsabilités et la diversité des parties prenantes et de leurs attentes, la recherche de cette solution nécessite

Sarah Freres