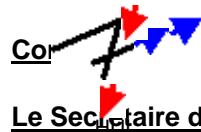


Sujet: Communiqué : Schouppe renie déjà l'accord de Gouvernement

De: "U.B.C.N.A." <ubcna@skynet.be>

Date: Fri, 2 May 2008 21:09:14 +0200

Pour :: <didier.reynders@ckfin.minfin.be>



le Presse de l'UBCNA du vendredi 2 mai 2008

Le Secrétaire d'Etat Schouppe renie déjà l'accord de Gouvernement

L'UBCNA et tous les riverains des associations démocratiques de l'aéroport sont unanimement choqués par l'attitude du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, Etienne Schouppe, qui - à peine nommé - baffoue déjà tout l'accord de Gouvernement, du moins dans sa partie relative à la problématique des nuisances sonores à Zaventem.

En effet, le compromis Leterme du 12 mars 2008 était très clair : le Ministre de la Mobilité devait présenter un rapport sur l'évolution des négociations avec DHL au Kern pour le 30 avril 2008, ce que Schouppe n'a pas fait. De ce fait, il est clair qu'il n'y a plus du tout d'accord et que le compromis Leterme du 12 mars 2008 qui a servi de base à l'accord du Gouvernement est tout simplement déchiré par Etienne Schouppe.

Schouppe a préféré "snobé" le Kern et le Conseil des Ministres, sans lui faire rapport et aller tout seul - sans aucun accord - devant la Commission de l'Infrastructure du Parlement pour présenter une note de politique générale qui n'a jamais été ni négociée ni évoquée avec les partenaires, et qui dans le domaine des avions avance des idées diamétralement opposées au compromis Leterme du 12 mars 2008, compromis qui avait fait lui l'objet d'un accord politique au niveau du Gouvernement.

L'UBCNA rappelle que Schouppe n'est que Secrétaire d'Etat adjoint au Premier Ministre, et quoi qu'on puisse en penser, Yves Leterme est également Ministre de la Mobilité, et légalement Schouppe ne peut jamais agir seul, ni signer d'arrêtés ni prendre position. Toute action de Schouppe devant être clairement contresignée obligatoirement par Leterme.

Remarquons qu' Etienne Schouppe n'est ni neutre ni objectif dans ce dossier : il habite à Liedekerke, ancien Bourgmestre des lieux il est toujours Président du Conseil Communal de Liedekerke, commune du Noordrand qui se trouve sous les couloirs de décollage de la piste 25 R virage droite, et tout le Plan Schouppe n'a qu'une visée : ne presque plus utiliser la piste 25 R durant le week-end et durant les nuits.

La note de Politique Générale du Secrétaire d'Etat Schouppe est un catalogue d'une ligne d'action "pro-Noordrand" qui est diamétralement opposée avec le compromis Leterme, et qui n'a fait l'objet d'aucune négociation politique au sein du gouvernement :

- la notion de "nuit silencieuse" n'existe plus que pour le week-end, et encore uniquement la nuit de samedi à dimanche (alors que l'accord de Gouvernement parlait d'une période sans décollages toutes les nuits entre 00.00 et 04.00 heures du matin)
- les études promises sur le relèvement des normes de vent et les nouvelles routes aériennes dans l'accord Leterme n'existent plus du tout dans le plan Schouppe (alors que ces études étaient garanties dans l'accord Leterme comme protection nécessaire en vue de ramener la sérénité et l'objectivation de la situation)
- une variation des pistes est prévue pour le samedi et le dimanche avec 3 ou 4 scénarios différents d'utilisation des pistes de décollage dans le plan Schouppe, au lieu du système habituel et équilibré mixte 20 + 25 tel que repris dans la note Leterme
- les décollages de nuit seront orientés 3 nuits depuis la piste 20 et 3 nuits depuis la piste 25, et l'idée de permettre à chaque riverain d'obtenir 4 nuits sans avions est tronquée puisque le riverain de l'Oostrand a le triste privilège de se trouver à la fois sous la piste 20 comme sous la piste 25 et que de ce fait il sera réveillé 6 nuits sur 7, tandis que les protégés du Noordrand ne seraient réveillés que maximum 3 nuits sur 7, et encore... Le Plan Schouppe fera encore plus survoler Bruxelles et l'Oostrand les nuits, alors que le Noordrand ne serait presque plus survolé de nuit (alors que l'accord de Leterme prévoyait une utilisation commune et équilibrée des pistes 20 et 25 pour toutes les nuits)

- Schouppe qui s'inquiète pourtant tellement de la sécurité routière ne se préoccupe absolument pas de la sécurité aérienne, puisqu'il continue de privilégier l'utilisation intensive des pistes 02/20, les plus courtes et les plus dangereuses uniquement dans le but de protéger son Noordrand

De plus, le plan Schouppe ne confère aucun pouvoir de sanction à l'institut fantaisiste de gestion des nuisances aériennes, institut qui ne servira qu'à caser l'un ou l'autre cabinettard désabusé et qui a été totalement vidé de toute substance. Schouppe minimisant de surcroît totalement le nombre de plaintes, c'est qu'il ne doit pas souvent lire ses propres mails...

Enfin, les riverains de Bruxelles, de l'Oostrand et du Brabant Wallon sont très étonnés d'apprendre que des contacts réguliers et fréquents se tiennent entre le Cabinet Schouppe et les riverains d'Actie Noordrand. Curieuse notion de la démocratie et de l'objectivité, que de n'écouter que les seules associations de sa propre région, toujours et uniquement le Noordrand.

Au nom de l'UBCNA,

Jacques VANDENHAUTE
Bourgmestre honoraire, Sénateur honoraire
Président de l'UBCNA

Didier GOSUIN
Bourgmestre d'Auderghem

Willem DRAPS
Bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre

François van HOEBROUCK
Bourgmestre de Wezembeek-Oppem

Arnold d'OREYE
Bourgmestre de Kraainem

Bernard GUILLAUME
Echevin de Schaerbeek

Afin de permettre votre meilleure compréhension du dossier, nous vous reproduisons ci-après le contenu de l'accord politique obtenu par le Ministre Leterme dans le dossier des avions en date du 12 mars 2008 :

Problématique des nuisances sonores de Brussels Airport – Accord Politique – 12/03/2008

Un accord global sera recherché pour le 31 mai 2008.

L'objectif est d'arriver à une nuit silencieuse, sans décollages entre 0h et 4h, pour autant que cela soit compatible avec la viabilité économique du sub-hub de DHL et d'autres activités limitées de fret aérien. A cet effet, le Ministre de la Mobilité négociera avec DHL et avec le secteur.

Dans le cas où il apparaîtrait que la mise en œuvre immédiate de la nuit silencieuse n'offrirait pas de garantie pour cette viabilité économique, des négociations seront menées sur la manière d'arriver au plus faible nombre possible de décollages dans la période 0h-4h avec le plus bas niveau de bruit possible. Ces discussions seront effectuées en présence d'experts indépendants.

Le Ministre de la mobilité présentera un rapport au KERN au plus tard le 30 avril 2008.

Un groupe de travail technique du KERN confrontera ce qui précède aux points suivants et les adaptera si nécessaire :

Ø **Utilisation des pistes pendant la nuit**

Parallèlement à l'entrée en vigueur éventuelle de l'interdiction des décollages entre 0h et 4h, le système préférentiel d'utilisation des pistes nocturnes sera adapté de la manière suivante :

- le changement de configuration pendant les « split-nights » sera effectué à 4h au lieu de 3h ;
- lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas d'utiliser la configuration décollage 07R/07L atterrissage 20, la configuration décollage 25R, 20 /atterrissage 25R/25L sera appliquée lorsque les conditions le permettent.

	3 nuits par semaine	1 nuit par semaine	2 nuits par semaine	1 nuit par semaine (SA-DI)
23h-4h				
4h-6h				

Ø **Restrictions de jour et de nuit pour les avions les plus bruyants**

Une minorité d'avions très bruyants est responsable de nombreuses plaintes pour la période de jour. Afin d'éviter les pics de bruit les plus importants, le système de quota de bruit nocturne actuellement en vigueur sera étendu à la période de jour et de soirée avec la fixation d'un quota de bruit maximal de 48 entre 7h et 21h et de 12 entre 21h et 23h. Une période transitoire sera prévue pour les opérateurs opérant actuellement à Brussels Airport.

Le système de quota de bruit actuellement en vigueur pendant la nuit sera de plus renforcé :

- fixation d'un quota de bruit maximal de 8 entre 23h et 6h avec une exception jusqu'à un quota de bruit de 12 pour 1500 mouvements par an pour les opérateurs qui opèrent actuellement à Brussels Airport avec ce type d'appareil ; ces 1500 décollages seront progressivement supprimés dans un délai de 5 ans après le 31/12/2008 ;
- fixation d'un quota de bruit maximal de 12 entre 6h et 7h au décollage

Les nouvelles restrictions reprises au point 1 et 2 devront respecter le cadre fixé par la Directive 2002/30 relative relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté (une analyse coûts-bénéfices devra entre autre être effectuée).

Ø **Limitation du nombre de mouvements nocturnes**

Dans le cadre de cette proposition globale, il sera demandé à la Région flamande de limiter le nombre de vols de nuit dans le permis environnemer Brussels Airport à 16.000 mouvements (à la place des 25.000 actuels) dont 5.500 départs (à l'exception des mouvements habituellement exonérés comme les vols militaires et les vols humanitaires).

Ø **Révision des procédures d'exploitation :**

Ø **Routes de vol**

Un groupe de travail technique composé de représentants de Belgocontrol, de la Défense et de la Direction générale Transport aérien étudiera les possibilités de modifications des procédures de vol mises en exergue par les associations de riverains lors des auditions.

La route de décollage vers la balise de Chièvres CIV1E le week-end sera remplacée par la route du Canal (CIV7D).

Dans le cadre de cette proposition globale, une modification de certaines procédures de décollage pour voler le plus vite possible vers les balises destination sera discutée avec les Régions.

Ø **Utilisation des pistes**

Les instructions ponctuelles actuelles relatives à l'utilisation de la combinaison des pistes de décollages 25R et 20 le samedi pendant les heures creu seront appliquées tous les samedis. L'application de la combinaison des pistes de décollages 25R et 20 le dimanche pendant les heures creuses acceptable pour autant que les composantes de vent maximales définies pour les pistes 25 ne donnent pas lieu à une utilisation potentielle de la piste 25R de plus de 93% en moyenne statistique sur la période 2004-2007. Cette configuration sera testée pendant deux mois.

Considérant l'évolution des conditions météorologiques ces dernières années, le Gouvernement chargera le Ministre de la Mobilité d'étudier le relèvement des composantes de vent pour les pistes 25/07 à une valeur comprise entre 5 à 7 nœuds sans rafales (ou l'équivalent avec rafales **en tenant compte d'une valeur seuil pour les rafales**) sur la base des critères de sécurité, de stabilité et d'acceptabilité (cf. la valeur d'utilisation potentielle de la piste 25R ci-dessus). Une demande de validation de cette étude sera adressée à Eurocontrol.

Les points suivants sont adoptés :

Ø **Stabilité juridique pour les riverains et pour les acteurs économiques**

En vue d'assurer une stabilité à long terme pour tous les acteurs, le cadre d'exploitation fédéral sera fixé dans une loi. Toute modification de ce cadre devra suivre une procédure définie dans cette loi.

Ø **Concertation et information**

Le forum de concertation de tous les acteurs impliqués sera réactivé. Ce forum sera composé des Bourgmestres (ou de leurs représentants) des

communes exposées, des représentants de Belgocontrol, des compagnies aériennes, des pilotes, des organisations syndicales et de l'exploitant. Il servira de lieu de discussion et d'échange d'informations et aura un rôle de recommandations et d'avis aux différents acteurs. Ce forum sera organisé par la DGTA et présidé par une personnalité extérieure indépendante.

Ø **Objectivation des nuisances sonores et information du public :**

Conformément au projet d'accord de coopération, un institut indépendant en charge de l'objectivation des niveaux de bruit par mesures et cartog stratégique du bruit et de l'information du public sera mis sur pied. Cet Institut sera composé de représentants des administrations régionales et fédérale.

Ø **Contrôle**

La fixation de règles en matière de bruit impose également de contrôler le respect de ces règles et de sanctionner les auteurs d'infractions. Le contrôle du respect de la réglementation et

la répression des infractions sera effectué au moyen de sanctions administratives (ou par des poursuites pénales pour les infractions graves) par :

- Les inspections régionales de l'environnement respectives pour ce qui concerne les normes de bruit
- La DGTA – Inspection aéronautique pour ce qui concerne les quotas de bruit, les routes, le respect des procédures d'atténuation du bruit.

Les Services d'inspection seront renforcés afin de pouvoir effectuer ces tâches.

Sur la base de la solution proposée, il sera proposé à la Région flamande et à la Région de Bruxelles-Capitale de conclure un accord de coopération l'harmonisation [et l'application – pas d'accord CdH et PS] des normes de bruit, de l'aménagement du territoire et un programme d'isolation. »