

Communiqué de presse du Médiateur Fédéral pour le Transport Aérien – Lundi 1er août 2022

50 ans que l'on vole et tourne en rond dans le dossier des nuisances autour de Bruxelles-National, le Médiateur réalise lui-même le fameux cadastre du bruit attendu depuis presque 20 ans !

Le 1er août 1972, après des essais contestés de nouvelles procédures de décollage survolant la zone à l'époque la moins densément peuplée du Nord de Bruxelles, la Régie des Voies Aériennes (RVA devenue depuis Skeyes) mettait en service les procédures de décollages 25R dénommées « *virage droite* » et « *virage gauche* », qui sont d'ailleurs toujours pratiquement inchangées depuis.

Le but de la RVA était honorable : suite à la mise en service commerciale d'avions gros porteurs de type Boeing 747, DC-10 et Tristar L-1011 à Bruxelles-National, la RVA souhaitait adapter les procédures de décollage datant de 1945 et de 1958 en évitant le survol de Bruxelles, de plus en plus densément peuplé.

Depuis ces adaptations de 1972 et 1974, rien n'a fondamentalement changé dans le ciel bruxellois : virage droite, virage gauche et tout droit le week-end et pour les gros porteurs.

50 ans que l'on tourne en rond entre dispersion et concentration, 50 ans que l'on cherche des solutions avec des virages qui montent qui descendent, et une altitude à atteindre qui passe à 500, 700, 1700 ou 2000 pieds.

50 ans que l'on joue avec la norme de vent qui a varié entre 8, 10, 5 puis 7 noeuds, avec au choix la prise en compte ou non des rafales.

50 ans que l'on se bat sur les procédures mais qu'on ne prend aucune mesure restrictive sur les types d'avions admis à évoluer de jour ou de nuit.

50 ans que chacun prétend qu'il réside dans une zone densément peuplée, mais que toujours aucune cartographie du bruit n'a été établie.

50 ans que la question des survols fait l'actualité en fonction des échéances électorales.

50 ans qu'aucune solution correcte, environnementalement acceptable, durable et respectueuse n'ait jamais été proposée.

50 ans que personne n'ose prendre la moindre mesure restrictive sur l'activité aérienne et aéroportuaire de peur de ralentir l'économie du Transport Aérien.

Comme le "fameux" cadastre du bruit imposé le 3 décembre 2003 par le Conseil des Ministres lors de l'acceptation du Plan de Dispersion de Bert Anciaux n'a jamais été réalisé, le Médiateur Fédéral pour le Transport Aérien, Philippe Touwaide, et son équipe motivée, ont décidé de prendre les devants et de réaliser eux-mêmes ce cadastre tant attendu.

Dans le respect de ses compétences exclusivement Fédérales, c'est à dire à l'exclusion des normes de bruit et relevés de bruit à l'immission qui restent une matière régionale, le Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National présente ce 1er août 2022 une cartographie complète des survols autour de Bruxelles :

- Cartes des zones survolées piste par piste avec tracés radar
- Cartes du nombre de survols par zone
- Cartes du nombre de survols par piste
- Répartition des survols au décollage 25R
- Utilisation globale des pistes depuis 1996
- Evolution annuelle de l'utilisation des pistes depuis 1995
- Chiffres annuels de trafic depuis 1947
- Nombre annuel de passagers depuis 1947
- Chiffres annuels du volume cargo depuis 1947
- Chiffres annuels de vols de nuit depuis 1982
- Nombre d'habitants et densité de population des communes survolées
- Niveau de bruit individuel des avions
- Poids maximum au décollage individuel des avions

Comme l'explique Philippe TOUWAIDE, Médiateur Fédéral et Licencié en Droit Aérien : « *des solutions durables existent pour apporter la sérénité et le calme à chaque riverain, mais en prenant en compte également l'impact des vols sur la santé, le rythme cardiaque et les troubles du sommeil. Chaque citoyen a droit à pouvoir dormir une nuit complète en toute tranquillité. Il est temps de prendre des actions sur les types d'avions admis le matin, le soir et la nuit, et d'instaurer une « LEZ » pour Bruxelles-National. Les avions anciens, bruyants et polluants doivent être bannis de Bruxelles. L'exploitant aéroportuaire doit respecter son entourage et prendre des initiatives environnementales fortes pour réduire le bruit et la pollution de son activité aéroportuaire. Le voisinage de Bruxelles-National a fortement changé depuis 50 ans, pourtant l'exploitation de l'aéroport est restée malheureusement identique, sans aucune adaptation des procédures ou du trafic à l'évolution climatique et aux modifications urbanistiques et changements de densité de population autour de ce site aéroportuaire* ».

Le Médiateur Fédéral veut, avec cette cartographie, démontrer qui est survolé, quand, comment, par quel type de trafic, et à quelle période.

Le Médiateur Fédéral exige, aussi, dans un Etat de Droit, le respect strict de toute la réglementation aéronautique, des Lois, des Arrêtés et des décisions de justice ; et ne peut tolérer plus longtemps le nombre très élevé d'infractions à la législation qu'il constate à Bruxelles-National surtout de nuit.

L'Aéroport doit respecter son environnement, et l'équilibre Economie/Environnement/Santé doit être recherché dans l'intérêt général.

Philippe TOUWAIDE
Médiateur Fédéral
Directeur du Service de Médiation
+32.477.21.07.63
philippe.touwaide@mobilif.gov.be

Rappel historique de l'évolution des procédures de départ depuis la piste la plus utilisée, la 25R :

Jusqu'en 1972 les avions (30.000/an) décollaient tout droit dans l'axe de la piste 25R et viraient beaucoup plus loin que de nos jours :

- 2000 pieds pour les avions à Hélice (Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Saint-Josse, Bruxelles-Ville, virage au-dessus de la Grand-Place)
- 3000 pieds pour les avions à réaction (Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Saint-Josse, Bruxelles-Ville, Koekelberg, Molenbeek, Anderlecht, virages à partir d’Anderlecht-Scheut)

Le groupe de travail technique institué entre la RVA et les compagnies aériennes belges était totalement indépendant et objectif, et avait opté dès le 16 mai 1972 pour un nouveau couloir aérien de concentration des procédures pour tous les décollages, par le Nord de Bruxelles, en survolant ce qui devait devenir le Ring de Bruxelles dans le but d’éviter de survoler Bruxelles et les zones habitées, et ce sans aucune arrière-pensée politique ou communautaire :

- 16.05.1972 au 31.07.1972 : **500 pieds** vers la gauche pour les avions à 1,2,3 hélices
- 16.05.1972 au 31.07.1972 : **700 pieds** vers la **DROITE** puis 1700 vers la gauche par le Ring, avions à réaction et à 4 hélices

Ces nouvelles procédures suscitent une vive contestation, surtout à Meise, où un parlementaire local du nom de Jos Chabert exige qu’on puisse revoir illico les nouvelles procédures qui concentrent tout le trafic aérien sur sa commune.

Et c’est ainsi que le 1er août 1972 les procédures de décollage toutes récentes sont déjà modifiées, et adaptées selon le schéma qui est toujours utilisé en 2022:

- les avions virent à 700 pieds vers la droite (Diegem, Haren, Evere, Neder Over Heembeek vers la zone Noordrand) et à 1700 pieds vers la gauche (Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre vers la zone Oostrand en direction de GATTA ancienne balise de Sint-Agatha-Rode, devenue par la suite HUL à Huldenberg)
- les avions gros porteurs à 4 réacteurs uniquement (Boeing 707 et 747 et DC-8) virent à 4000 pieds uniquement vers la gauche dans l’axe de piste vers HUL. (Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Saint-Josse, Bruxelles-Ville, Koekelberg, Molenbeek, Anderlecht, virage à partir d’Anderlecht-Moortbeek limites territoire régional à Neerpede)

En 1974, Jos CHABERT devient Ministre des Transports, et souhaite alléger encore plus sa commune de Meise le week-end, et décide de dévier tous les vols vers SILLY (future balise de Chièvres) qui désormais partent par le centre de Bruxelles, et non par le Ring, du vendredi soir au lundi matin. (Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Saint-Josse, Bruxelles-Ville, Anderlecht, limites Uccle vers Ruisbroeck) au motif expliqué que « **Bruxelles est vidée de ses navetteurs le week-end et que bon nombre de bruxellois vont dans leur maison de campagne** ».

A partir du 22 juillet 1974, le centre historique de la Ville de Bruxelles, et principalement les zones piétonnes situées autour de la Grand Place, sont donc survolés tous les week-ends par tous les avions à destination de l'Ouest et du Sud-Ouest de l'Europe, suivant ainsi la « *Route Chabert* » ou « *CIV WEEK-END* », trajectoire adaptée depuis pour devenir la « Route du Canal » depuis le 12 juin 2003.

En effet, le Ministre des Communications de l'époque, Monsieur Jos CHABERT, avait fait dévier le trafic du week-end de la banlieue de Meise en donnant par téléphone l'instruction suivante, ordre qui serait tout à fait impensable de nos jours :

" Brussels National NOTAM A/176 22/07/1974, by order of Minister of Communications, the following new Silly departure is mandatory for aircraft taking off from the runway 25 on weekends i.e form fridays 2100GMT to mondays 0500 GMT, after Take-Off proceed to Silly direct ".

De 1974 à 2022, malgré diverses autres tentatives d'amélioration de ces procédures, rien n'a fondamentalement été modifié, et le virage droite se fait toujours à 700 pieds tandis quel virage gauche s'opère à partir de 1700 pieds.