



**BRUXELLES
AIR LIBRE
BRUSSEL**

Survol de Bruxelles :

Mémoire de l'ASBL Bruxelles Air Libre Brussel

à l'attention du Ministre fédéral de la Mobilité

Décembre 2020

L'aéroport de Bruxelles-National est, pour des raisons historiques, très mal implanté, à dix kilomètres à peine au Nord-Est du centre-ville. Par conséquent, depuis des dizaines d'années, l'exploitation de l'aéroport provoque des problèmes de santé physique et mentale (médicalement et scientifiquement avérés) à des centaines de milliers de personnes quotidiennement survolées à basse altitude, en raison des nuisances sonores et des émissions de particules ultrafines, sans parler des risques de crash sur des zones densément peuplées.

La gestion par les Autorités fédérales et régionales compétentes pour le trafic aérien n'a jamais été de nature à apporter des solutions aux problèmes rencontrés, **alors que des solutions pratiques existent** pour les minimiser. Mais étrangement et scandaleusement, ces solutions tardent depuis trop longtemps à être mises en œuvre.

Entre-temps, le trafic aérien (passagers et fret) n'a cessé (jusqu'en 2019) de croître de nuit comme de jour, les vols low-cost se sont multipliés et concurrencent de façon déloyale, à cause de la non-taxation du kérosène, d'autres modes de déplacement plus écologiques.

La multiplication de décisions de justice plonge l'exploitation de l'aéroport dans une insécurité juridique croissante. Pour autant, fixer définitivement dans le long terme la situation actuelle par une **loi aérienne (vliegwet)** serait hautement préjudiciable en termes d'environnement et de justice pour les riverains. Il est connu de tous que c'est la Région flamande et les dirigeants de l'aéroport qui sont demandeurs d'une telle loi pour pouvoir développer sans frein cet aéroport appartenant à des fonds privés.

Notre association vous demande donc de prendre en considération les 10 propositions suivantes :

1) Respect des normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale

Les normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale ont été validées et confirmées à plusieurs reprises par les plus hautes instances juridiques. Elles sont donc légales, officielles, doivent être strictement respectées et ne peuvent plus être sujettes à contestation ni à fédéralisation.

2) Utilisation optimisée des pistes et des routes aériennes

L'usage des différentes pistes et routes doit prendre en considération le principe reconnu internationalement d'approche équilibrée qui préconise d'éviter au maximum les zones densément peuplées, comme la région urbaine bruxelloise. Ce principe international n'est à l'heure actuelle pas pris en compte par Skeyes. Nous demandons à cet effet :

- a) Dans le cadre des futures obligations internationales portant sur la navigation PBN, le **resserrement du virage gauche au départ de la piste 25R** de manière à soulager les communes de l'Est de Bruxelles qui subissent 55% des décollages de jour. Les futurs waypoints (qui seront utilisés après suppression de la balise d'Huldenberg) ne devront surtout pas être **calqués sur les lignes médianes des tracés radar actuels** comme cela a été fait lors de simulations, mais de préférence fixés de manière à **éviter au maximum la région bruxelloise**. Ces procédures devront être contrôlées par un logiciel spécialisé, et les écarts par rapport aux procédures devront être immédiatement sanctionnés par l'aéroport. Dans ce cadre, les compagnies aériennes seront responsables de leurs pilotes et auront intérêt à les contrôler pour éviter les amendes, notamment celles de la Région de Bruxelles-Capitale.
- b) Des **procédures de décollages et d'atterrissages qui minimisent le bruit** : décollage du seuil de piste, montée rapide avant de virer, procédure de descente continue pour les atterrissages. Les compagnies devront accepter ces procédures sans dérogation aucune.
- c) L'utilisation accrue (lors des heures creuses pour les atterrissages) de la **piste 19 pour les décollages vers l'Est et le Sud/Est** pour éviter le survol de la région urbaine et donner un certain répit aux personnes survolées de l'Est. Les virages gauches au départ de la 19 seront privilégiés car cette route survole des zones très peu peuplées y compris en Flandre. Les dérogations pour ne pas utiliser cette piste le weekend, comme le « preferential runway system » (PRS) le prévoit, ne doivent plus être le fait de Skeyes mais doivent être demandées par écrit par les pilotes. La pseudo dangerosité de cette piste ne doit plus être invoquée comme frein à son utilisation, ni comme prétexte pour baisser ses normes de vent arrière de 7 à 3 nœuds comme demandé par certains. Cette piste 19 pourrait d'ailleurs être utilisée systématiquement pour les décollages en cas de vent du Sud /Sud-Est, en tout cas pour les vols vers l'Est et le Sud/Est puisqu'elle serait alors la mieux orientée.
- d) Le **transfert des vols de nuit de la route du Canal vers une route du Ring** qui serait redéfinie et remontée afin de survoler les zones les moins peuplées du Noordrand.
- e) La **réintroduction de certaines routes** qui évitaient la région urbaine bruxelloise (voir l'historique du survol de Bruxelles par IGEAT) et qui ont été supprimées suite aux pressions politiques de M. Dehaene, alors ministre de la mobilité, pour éviter le survol de sa commune de Vilvoorde. Ces routes utilisaient la 25R avec virage à droite, contournaient l'aéroport par le nord mais rejoignaient ensuite la balise de Huldenberg. Etant donné la suppression future des balises, de nouvelles routes et de nouveaux waypoints pourraient être mis en place (sans croisement de trajectoires) et permettre ainsi de soulager beaucoup de riverains dans les deux régions.

- f) L'utilisation des **atterrissages en 07 uniquement si les conditions météo et la sécurité l'exigent**, c'est-à-dire un vent orienté plein Est et dépassant 20 nœuds. En cas de vent Nord/Nord-Est inférieur à 20 nœuds et supérieur à 7 nœuds, la piste 01 sera utilisée avec un strict respect de ces normes.

3) Diminution des niveaux maxima de bruit des avions

Les Quota Count n'ont plus été revus depuis 2009 et devraient être adaptés pour assurer une approche équilibrée. La diminution des Quota count admis à Bruxelles-National, surtout la nuit, bénéficierait à **l'ensemble des riverains sans distinction**. Les avions de plus de 136 tonnes devraient être interdits de survol au-dessus de la région bruxelloise et emprunter la procédure de contournement Zulu en 25R.

4) Suppression des vols de nuit

Les vols de nuit doivent être **supprimés à moyen terme**. A court terme, la période de nuit doit être au minimum fixée **de 22h à 7h**. Le quota annuel des vols doit être respecté sans dérogations.

5) Synergies avec les autres aéroports

L'aéroport de Bruxelles-National, trop près de la capitale, doit devenir un **aéroport urbain** avec une limitation maximale à 250.000 mouvements par an, réservé au seul trafic aérien « passagers » de vols réguliers et de vols d'affaires. Les autres types de trafics (low-cost, cargo, messagerie express...) doivent être transférés à Charleroi et/ou à Liège où les **nuisances environnementales sont beaucoup mieux gérées** pour protéger les riverains.

Une meilleure connexion ferroviaire et de meilleures liaisons rapides avec l'aéroport de Charleroi permettraient un transfert plus efficace et mieux accepté par tous.

6) Allongement de la piste 25L

L'allongement de la piste 25L pourrait être une solution pour soulager la région bruxelloise mais seulement si cet allongement est **d'au moins 1800 m** et si les deux pistes 25 parallèles sont alors utilisées conjointement pour les atterrissages et les décollages avec des trajectoires précises, la piste 25L allongée étant alors réservée au trafic arrivant de et décollant vers le Sud-Est. Il n'y aurait alors plus de conflit entre les décollages et la procédure de « missed approach » qui justifie le virage à 1700 pieds. Des travaux pour améliorer les Taxiways devraient également être faits pour améliorer la fluidité.

7) Réactivation d'un fonds d'indemnisation

Le fonds FANVA destiné à **indemniser les personnes survolées** (soit pour déménager, soit pour isoler leur maison) doit être réactivé. Il devra être alimenté par Brussels Airport Company (BAC) grâce à une taxe appliquée aux compagnies aériennes. Depuis toujours, l'aéroport a préféré disperser les nuisances pour ne pas devoir indemniser les riverains. Le fonds d'indemnisation devra suivre l'optimisation des routes.

8) Instauration d'une taxe de transition écologique

En vue de freiner le réchauffement climatique, l'application au niveau fédéral d'une taxe de « transition écologique » à tous les vols au départ de l'aéroport, incluse dans le prix des billets d'avion, doit être mise en place. Le gouvernement doit aussi soutenir au niveau européen la création d'une taxe sur le kérosène.

9) Etude sur les particules ultrafines

Le gouvernement devrait réaliser une étude pour mieux connaître **l'impact des particules ultrafines du trafic aérien sur la santé des populations survolées**, la présence des particules ultrafines en provenance des aéroports ayant été démontrée dans plusieurs villes européennes.

10) Création d'une Autorité de contrôle indépendante

L'objectif d'une Autorité de contrôle (à créer) est de s'assurer de la bonne application par tous les acteurs des procédures publiées et de pouvoir sanctionner les infractions constatées. L'autorité de contrôle devrait être indépendante des partis politiques, des administrations déjà existantes, de l'aéroport et de Skeyes. Sa direction devrait être changée régulièrement afin d'éviter toute influence extérieure et son personnel composé à part égale de francophone et de néerlandophone choisis pour leur compétence.