

Réponse au courrier du 14 janvier 2019 de Bruxelles Air Libre

Introduction

Madame Buffard,

Par la présente nous réagissons à votre courrier du 14 janvier 2019 et à son complément remis le 9 avril dernier.

En introduction, nous souhaitons préciser qu'ECOLO considère que, dans le dossier du survol aérien, la question de la santé des populations survolées est prioritaire. Comme vous le savez, nos mandataires se sont fortement mobilisés au cours des dernières législatures pour une meilleure prise en compte de l'intérêt des personnes survolées. Rappelons notamment qu'Isabelle Durant a été la première à adopter des mesures visant à diminuer l'impact des vols de nuit lorsque celle-ci était ministre fédérale de la Mobilité, qu'Evelyne Huytebroeck a initié l'action en cessation environnementale à l'encontre du « plan Wathélet » lorsque celle-ci était ministre régionale de l'Environnement ou encore que Benoit Hellings n'a eu de cesse, dans le courant de la législature qui s'achève, d'interpeller à la Chambre les ministres en charge du dossier et de dénoncer l'inaction des autorités fédérales.

Nous sommes conscients des attentes des associations quant aux décisions qui seront prises au lendemain des élections du 26 mai prochain et nous nous engageons, dans le cadre de ce dossier, à mettre la question de la santé des populations survolées au cœur des négociations liées à ce dossier si nous y sommes associés.

L'un des éléments rendant la question du survol complexe, comme le souligne la majorité des observateurs, est le caractère fragmenté de la gouvernance du dossier. Certains aspects relevant de l'autorité fédérale, d'autres des autorités régionales. La Flandre, sur le territoire de laquelle est situé l'aéroport de Bruxelles-National, est un acteur important du dossier. Dans ce cadre, notre sentiment est que le dialogue continu que nous avons avec notre partenaire flamand GROEN constitue un atout pour que le dossier soit traité dans une logique de concertation et non de confrontation.

Nous proposons de répondre ci-dessous aux différents éléments que vous soulevez.

ECOLO demande **le respect des normes OMS et des normes issues de l'arrêté « bruit »** en vigueur en Région de Bruxelles-Capitale. Nous prônons l'interdiction des avions les plus bruyants par une adaptation régulière des limites de bruit réglementaires (quotas de bruit autorisé par avion et par saison) ainsi que la mise en place d'incitants financiers intégrés aux redevances de décollage et d'atterrissage. Nous plaçons également pour que les dépassements des normes de bruit imposées par l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale fassent l'objet d'une sanction effective. Enfin, ECOLO considère qu'il faut interdire les nouvelles constructions résidentielles dans les zones exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux recommandations de l'OMS et que le rachat des maisons existantes concernées doit être assuré au moyen d'un fonds alimenté par les compagnies aériennes en fonction du bruit généré par leurs appareils.

En matière **de vols de nuit**, ECOLO est favorable au respect de la nuit européenne (de 22h à 7h) et à une suppression complète des activités nocturnes.

Concernant **la restriction de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National**, pour ECOLO, il ne peut s'agir d'un sujet tabou et nous considérons que cette question doit être étudiée. ECOLO est notamment favorable à la décentralisation de certaines des activités de l'aéroport dans le cadre d'une gestion concertée des aéroports belges visant à exploiter mieux leurs spécificités et leurs synergies éventuelles tout en évitant toute forme de concurrence destructrice entre eux.

Concernant les routes aériennes, ECOLO plaide évidemment pour **l'utilisation de routes aériennes qui évitent le survol des zones densément peuplées**. Nous plaidons pour la mise en œuvre de procédures de décollage et d'atterrissage limitant au maximum les survols inutiles de zones densément peuplées tout en garantissant la sécurité maximale des opérations aériennes. La mise en service de nouvelles routes, qui devront être évaluées selon les critères de risques et de nuisances, doit être étudiée en concertation avec les pilotes. ECOLO souhaite également que soient rétablies, pour les décollages et atterrissages à Bruxelles-National, des normes de vent rigoureusement conformes aux recommandations internationales et de constructeurs en la matière, et qui permettent d'atterrir et de décoller en toutes circonstances dans les meilleures conditions de sécurité et de limitation des nuisances, sans survoler la Capitale à l'atterrissage.

Concernant la **configuration des pistes**, ECOLO n'est pas opposé au fait d'étudier un éventuel allongement ou déplacement de celles-ci. Cela ne peut s'envisager que si il est démontré qu'il s'agit d'une bonne solution technique et dans un souci de concertation avec les communes concernées.

Concernant la **réalisation d'une étude sur l'impact des particules ultrafines**, nous jugeons votre idée pertinente car la réalisation d'une telle étude permettra d'objectiver l'impact sur la santé des particules ultrafines. Il faudra veiller à ce que ce soient bien les particules « ultrafines » et non uniquement les particules fines qui soient étudiées.

Concernant la question des **incitants financiers**, ECOLO souhaite une diminution progressive des subventions directes et indirectes accordées aux aéroports et compagnies aériennes. ECOLO souhaite également que soit mis fin à l'exonération fiscale du kérosène et utiliser la fiscalité comme l'un des leviers permettant d'assurer un meilleur équilibre des tarifs entre l'offre aérienne et l'offre ferroviaire.

Enfin, ECOLO est favorable à **l'instauration d'un organisme de contrôle vraiment indépendant** qui puisse vérifier en temps réel le respect des procédures par tous les pilotes.

Nous espérons avoir répondu à vos interrogations et profitons de la présente pour vous informer d'autres propositions d'ECOLO susceptibles d'avoir un impact direct ou indirect sur la question du survol aérien:

- ⑩ interdiction des vols « sauts de puce » pour lesquels il existe généralement une alternative efficace en train (Bruxelles-Paris, Bruxelles-Amsterdam...);
- ⑩ investissement massif dans le développement du transport ferroviaire et développement au niveau européen des réseaux de train de nuit;
- ⑩ intégration des vols de et vers l'Union européenne dans le système européen d'échange (et de réduction) de quotas d'émissions (de gaz à effet de serre) et mise en place de systèmes contraignants de réduction des émissions pour le transport aérien, sur le modèle de ce qui a été négocié au cours de la mandature actuelle sur les voitures et les camions;
- ⑩ obligation, pour toutes les compagnies aériennes actives en Belgique, de recruter leur personnel basé en Belgique sur la base de contrats de droit belge en cotisant de ce fait à la sécurité sociale comme n'importe quel employeur.

Veillez agréer, Madame Buffard, l'expression de nos sentiments les meilleurs.