



**BRUXELLES
AIR LIBRE
BRUSSEL**

Survol de Bruxelles

Mémorandum de Bruxelles Air Libre Brussel ASBL/VZW

à l'attention des négociateurs pour la formation

des gouvernements fédéral et bruxellois

29 août 2024

L'aéroport de Bruxelles-National est, pour des raisons historiques, géographiquement 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 de véritables solutions durables aux problèmes rencontrés, **alors que des solutions pratiques existent** (cf. ci-dessous et l'annexe) 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) ne cesse 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**, à la fois en termes d'environnement et en termes d'impact 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 « vliegwet » pour pouvoir développer sans frein cet aéroport appartenant à des fonds privés.

Notre association demande donc de prendre en considération les 8 éléments suivants :

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 aériennes doit prendre en considération le **principe reconnu internationalement d'approche équilibrée (« balanced approach ») qui préconise d'éviter au maximum les zones densément peuplées**, comme la région urbaine bruxelloise. Ce principe international n'a jusqu'à présent jamais été pris en compte par Skeyes (cfr annexe pour plus de détails).

3) Diminution des niveaux maxima de bruit des avions

Les Quota Count n'ont plus été revus depuis 2009 et devraient être adaptés pour tenir compte du progrès technique et 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 géographique**. En particulier, 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 fixée au minimum **de 22h à 7h**. Le quota annuel des vols doit être respecté sans dérogations.

5) Limitation du nombre de mouvements annuels

L'aéroport de Bruxelles-National, situé trop près de la capitale, doit devenir un **aéroport urbain avec une limitation maximale à 220.000 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 emploi total constant) vers les aéroports régionaux, notamment à Charleroi et/ou Liège où les **nuisances environnementales sont beaucoup mieux gérées** pour protéger les riverains. En particulier, de meilleures liaisons (notamment ferroviaires) avec ces aéroports permettraient de meilleures synergies avec Zaventem, mieux acceptées par tous.

6) 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.

7) Impact sur la santé de la pollution causée par le trafic aérien

Le gouvernement devrait réaliser une étude pour mieux connaître **l'impact des particules ultrafines (outre les nuisances sonores) du trafic aérien sur la santé des populations survolées**. En effet, la présence nuisible d'oxydes d'azote et de particules ultrafines qui résultent de la combustion du kérosène a été démontrée

dans plusieurs villes européennes. A cet égard, le gouvernement doit soutenir au niveau européen la création d'une taxe sur le kérosène.

8) 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 **véritablement indépendante** des partis politiques, des administrations déjà existantes, de l'aéroport et de Skeyes. Sa direction devrait être préservée de toute influence extérieure et son personnel choisi pour sa compétence avec une parité linguistique.

Annexe au Mémoire de « Bruxelles Air Libre Brussel » d'août 2024 **Demandes spécifiques relatives à l'utilisation des pistes et routes aériennes à** **l'aéroport de Bruxelles National**

1. Dans le cadre de la navigation PBN instaurée depuis peu, les waypoints qui servent de repères pour la navigation aérienne ont été, malgré nos demandes répétées, calqués sur les lignes médianes des tracés radar (comme cela a été fait lors de simulations), alors qu'il aurait été possible de redéfinir plus finement les routes afin d'éviter au maximum les zones les plus peuplées. Ainsi, **un resserrement du virage gauche au départ de la piste 25R** (dans le cadre de la navigation PBN) **soulagerait fortement les communes de l'Est de Bruxelles** qui subissent 55% des décollages de jour. De même, un ajustement des **routes du Nord** dans ce cadre soulagerait les populations concernées (voir point 4 ci-après). Il apparaît aussi que les avions ne respectent pas toujours ces points de navigation et s'éloignent de plus de 1,5 mile (2,5 km) de leur trajectoire prévue. On observe donc hélas toujours des trajectoires trop larges survolant davantage de population. Ces procédures devraient être contrôlées par un logiciel spécialisé, et les écarts par rapport aux procédures devraient être immédiatement sanctionnés. Dans ce cadre, les compagnies aériennes seraient responsables de leurs pilotes et auraient intérêt à les contrôler pour éviter les amendes, notamment celles de la Région de Bruxelles-Capitale.
2. 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) devraient être appliquées systématiquement et contrôlées. L'observation sur le terrain a montré que ces procédures n'étaient appliquées que par certaines compagnies : pourquoi ne le sont-elles pas par toutes ? Les compagnies devront accepter ces procédures sans dérogation aucune.
3. Nous prônons **l'utilisation accrue 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 « gauche » au départ de la 19 sont à privilégier car cette route survole des zones très peu peuplées y compris en Flandre. Les dérogations trop nombreuses pour ne pas utiliser cette piste le weekend (comme le « preferential runway system » (PRS) le prévoit) ne doivent plus relever 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. 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.
4. Nous prônons le transfert des vols de nuit de la route du Canal vers une **route du Ring qui serait redéfinie et remontée vers le Nord** afin de survoler les zones les moins peuplées du Noordrand.
5. Pour les atterrissages, l'utilisation de la piste 07 (survolant des zones très denses) devrait se limiter uniquement aux circonstances où 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.

6. L'allongement de la piste 25L pourrait être une solution pour soulager la région urbaine bruxelloise, mais à deux conditions. Primo, cet allongement doit être d'au moins 1800 m. Secundo, chacune des deux pistes 25 parallèles doit alors être utilisée simultanément pour les atterrissages et les décollages avec des trajectoires précises (la piste 25L allongée serait ainsi réservée au trafic arrivant du 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 réalisés pour améliorer la fluidité.