

## Historique du survol de la Région de Bruxelles-Capitale

Étude commanditée par Bruxelles Environnement et réalisée par l'ULB-IGEAT

Rapport final 30/11/2016

# ABSTRACT

### Objet

### *Une mise à plat nécessaire*

La présente étude a été menée par l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire de l'Université Libre de Bruxelles, en collaboration avec Additvalue, société spécialisée dans le conseil et le traitement de données aéronautiques. Elle a été réalisée entre avril et novembre 2016.

Elle vise à identifier et analyser les changements de natures techniques, politiques, judiciaires et commerciales qui ont influencé l'intensité et la répartition des nuisances sonores dues aux avions essentiellement sur le territoire de la Région bruxelloise, en ce compris l'identification des causes et des acteurs à la base de ces changements et ce, depuis le début des années 1970 à aujourd'hui, et en particulier à partir des années 2000.

L'objectif est de mettre à plat l'ensemble des informations disponibles en vue de contribuer de la façon la plus objective possible aux réflexions et discussions avec les différents intervenants.

### Données utilisées

### *De l'importance d'une connaissance exhaustive*

L'évolution du survol de la Région de Bruxelles-Capitale reprise dans l'étude a été reconstituée sur une ligne du temps de manière systématique depuis 2000 et sur la base de :

- l'évolution des procédures et des contraintes légales conditionnant l'exploitation de Brussels Airport, notamment les AIP (Aeronautical Information Publications) disponibles de façon systématique depuis 2003 mais également de rapports techniques, documents d'information d'Airport Mediation, accords de gouvernement, décisions de justice, etc.
- les conséquences de ces procédures sur la position réelle des avions dans l'espace, via l'examen des tracés radars (depuis 2006) ;
- l'évolution du trafic aérien global, par piste et par direction principale bases de données de tous les vols depuis 2001).

Afin de pouvoir disposer d'un maximum de données, les différents acteurs impliqués dans ce dossier, à savoir le SPF Mobilité et Transports, Belgocontrol, Airport Mediation, Bruxelles Environnement et Brussels Airport Company ainsi que plusieurs associations de riverains ont été contactés. Mais il n'a pas été possible de disposer d'informations exhaustives. Néanmoins, le recoupement des informations et l'utilisation de données primaires est de nature à garantir la qualité de l'étude.

A cet égard, l'étude a d'abord montré l'importance de pouvoir disposer de l'ensemble des données tant qualitatives que quantitatives. Dans un dossier comme celui des nuisances aériennes, il apparaît que l'accès à l'information est fondamental pour objectiver les évolutions et la situation actuelle. Trop souvent par le passé, les informations diffusées ont été partielles et il en a résulté des prises de position ou des mesures néfastes pour l'une ou l'autre partie ou encore des revirements instaurant une incertitude chronique pour tous les territoires survolés.

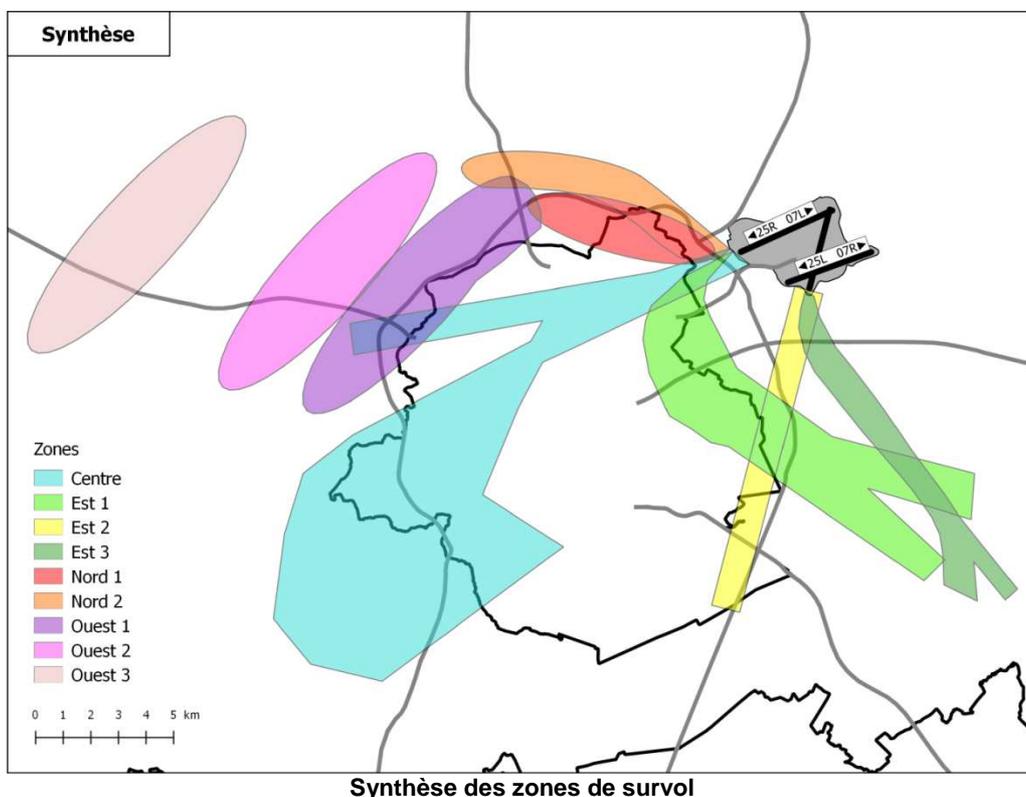
Après une introduction méthodologique, l'étude rappelle dans un premier temps les implications de la mauvaise localisation de Brussels Airport par rapport aux vents dominants, qui induisent de décoller majoritairement vers la Région bruxelloise.

Outre les normes de bruit arrêtées en 1999 par la Région de Bruxelles-Capitale pour protéger sa population des niveaux de bruit excessifs, l'étude met ensuite en évidence trois mesures fédérales qui ont contribué à réduire les nuisances subies, à savoir :

- L'imposition de niveau de bruit (quota count) maximal par avion à certaines heures et en particulier la nuit ;
- La limitation du nombre annuels de vols de nuit (16 000 dont 5 000 décollages) à partir de 2009 ;
- L'interdiction de programmer des décollages pendant une partie des trois dernières nuits de la semaine.

L'analyse de l'évolution des procédures montrent ensuite des tendances récurrentes, comme :

- une méconnaissance systématique du critère de densité de population ;
- une redirection à plusieurs reprises des avions vers les quartiers centraux de la RBC ;
- un conflit persistant entre le Noordrand et l'Oostrand pour être le moins survolé possible qui a entraîné une répartition du trafic entre ces deux zones au gré des contestations et des rapports de force politiques ;
- des normes de vent plusieurs fois modifiées pour favoriser l'une ou l'autre configuration de pistes et des procédures variables de « noise abatement » au départ ;
- un rapprochement progressif des routes de Chièvres (vers le sud-ouest) et Zouloù (vers le sud-est par contournement nord, ouest et sud de la RBC) alors que les versions antérieures de ces routes survolaient des quartiers plus éloignés et moins denses, comme l'illustre la figure ci-dessous.



Elle rappelle également des mesures intéressantes avortées à l'époque, comme la création d'un fond budgétaire pour l'isolation des habitations et la mise en place d'une politique d'aménagement du territoire ou encore des recommandations non appliquées telles que l'équipement des pistes via divers dispositifs (taxiway, EMAS, etc.).

Il ressort ainsi de l'analyse historique l'existence d'une multitude de configuration de routes et par voie de conséquence de différentes zones de survol en partie substituables et aux intérêts divergents.

## Perspectives

### *Pour une solution durable à long terme*

Aujourd'hui une série de dispositions et de procédures subsistent qui sont défavorables aux quartiers densément peuplés et contraires aux recommandations de l'OACI, notamment :

- l'utilisation de la route Canal qui, de toutes les routes de/vers Brussels Airport, demeure celle qui impacte le plus grand nombre d'habitants du fait des densités de population très élevées de la plupart des quartiers survolés ;
- l'utilisation potentiellement accrue pour les atterrissages des pistes 07, par la suppression de son caractère exceptionnel dans les procédures, par la modification éventuelle des normes de vent et par l'installation d'un nouveau système de guidage (ILS) permettant une approche plus droite et plus efficace sur les pistes 07 avec de nouveau comme corolaire, un impact sur des zones plus densément bâties comme le montre le tableau ci-après ;

Axe	RBC	Flandre	Total
Piste 01	19 679	35 307	54 986
Piste 07L courbé	152 441	22 801	175 242
Piste 07L rectiligne	265 702	19 784	285 486
Piste 07R	317 514	20 422	337 936
Piste 19	0	28 423	28 423
Piste 25L	0	20 015	20 015
Piste 25R	0	19 128	19 128
Pistes 25L+25R	0	37 463	37 463

**Population 2011 résidant à maximum 1 km des axes d'atterrissage (longueur 15 km)**

- l'utilisation accrue le jour du virage gauche au départ de la piste 25R vers le sud-est (routes Sopok-Pites-Rousy) et l'est (routes LNO-SPI) et principal mouvement de jour avec le virage droite, en raison la limitation du tonnage des avions autorisés à décoller en piste 19 (MTOW de 200 tonnes) et du libre choix de la piste laissé depuis 2013 aux pilotes d'avions dont le MTOW est compris entre 80 et 200 tonnes en cas de décollages conjoints sur les pistes 25R et 19 (la nuit et une partie du week-end) ;
- une nouvelle modification des normes de vent, privilégiant une norme de vent arrière sur les pistes 25 élevées et donc plus souvent une configuration où les avions pénètrent plus souvent dans la ville et à basse altitude ; sachant que les normes actuelles sur les pistes 25 et 19 (7 nœuds de vent arrière et 20 nœuds de vent latéral) sont basées sur une proposition de modification des recommandations OACI en la matière, proposition finalement rejetée en 2013 ;
- la suppression, en cas d'atterrissage sur la piste 01 pour les vols depuis l'est du pays, des « shortcuts » via le centre et l'est du Brabant wallon avec comme effet une boucle au-dessus de la Région bruxelloise avant de s'aligner sur la piste 01.

Conformément aux recommandations de l'OACI (Organisation de l'Aviation civile internationale), la recherche d'une solution structurelle stable au survol depuis l'aéroport de Brussels Airport ne pourra être menée que dans le cadre d'une « approche équilibrée » qui requiert d'agir à différents niveaux.

Ainsi, la réduction du bruit à la source dépend de l'industrie, en particulier l'aéronautique. L'aménagement du territoire est du ressort des régions bruxelloise et flamande. Les routes, les procédures d'exploitation et les restrictions sont essentiellement fixées par l'État fédéral, et partiellement par la Région flamande au travers du permis d'environnement de Brussels Airport.

Une analyse multicritère et une évaluation croisée des impacts environnementaux, économiques et sociaux devraient permettre de prendre des décisions en connaissance de cause, pour le profit du plus grand nombre, riverains, compagnies aériennes, exploitants des aéroports ou passagers.