

LE SURVOL DE BRUXELLES : LA SITUATION ACTUELLE

Le présent article n'a d'autre objectif que celui de vouloir faire l'inventaire des mesures prises depuis la déclaration commune des 19 Bourgmestres de la Région bruxelloise, à propos de l'aéroport.

Photo : <https://images.lecho.be>

Dans le courant du mois d'octobre 2017, les responsables de l'aéroport de Zaventem ont exposé, via les médias, « la stratégie 2040 de Brussels Airport », et montré les aménagements à venir, notamment pour accueillir les gros porteurs tel l'Airbus A 380 : « une manière de montrer le pôle économique créé autour du site de l'aéroport », a-t-on entendu.

Dans le même temps, les associations d'habitants continuent à s'inquiéter de la montée des nuisances « bruit, pollutions, insécurité » au-dessus de Bruxelles.

Alors où en sommes-nous dans le domaine du survol de Bruxelles ?

1. Le 21 octobre 2015, la Conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale demandait au Gouvernement régional :

- de mettre un terme aux seuils de tolérance assouplissant la réglementation bruxelloise relative aux normes de bruit aérien, Le gouvernement bruxellois actuel a mis en application la tolérance zéro depuis le 20 avril 2017.
- d'étudier la possibilité de rapprocher ces normes, des seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Il est à noter que les normes de bruit en zone zéro (voir tableau ci-joint) respectent déjà les seuils de l'OMS. Pour pouvoir réduire ces seuils, les étapes juridiques concernant

l'application de la tolérance zéro devront être épuisées avant de pouvoir aller plus loin. De nombreux recours sont en effet déposés, par les compagnies contre toutes les décisions, telles les amendes, ou réclamation d'amendes.

- d'obtenir le paiement des amendes administratives définitivement dues par des compagnies aériennes.

Suite à la demande de Mme la Ministre de l'Environnement, le gouvernement réclame depuis le début de cette législature, le recouvrement des amendes impayées via contrainte fiscale si nécessaire. De ce fait, il n'est plus possible d'échapper à l'amende pour les compagnies, à l'issue des parfois très longues procédures juridiques de contestation. A ce jour, la position de la Région de Bruxelles-Capitale a toujours été suivie par les juges.

2. Depuis mars 2015, des sonomètres supplémentaires ont été déployés.

Leur nombre est passé de 9 à 16 sonomètres « avions », ce qui a permis à la justice de statuer sur les actions en cessation (voir carte des sonomètres ci-dessous).

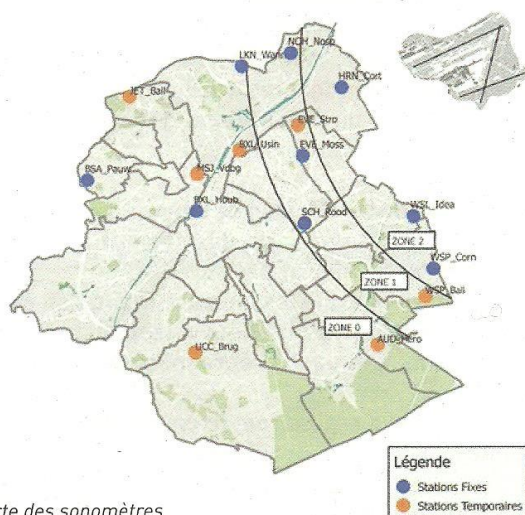
De plus, un nouveau sonomètre a été installé sur le « virage gauche court » depuis octobre 2017, afin d'étudier, de plus près, des éventuelles actions judiciaires en fonction des résultats enregistrés. Ce virage était en effet un

peu l'oublié dans le jugement du 19 juillet 2017 du tribunal de première instance de Bruxelles.

Rappelons que ce jugement comportait des avancées positives, comme par exemple l'obligation de faire cesser les infractions à l'**Arrêté Bruit** de la Région de Bruxelles-Capitale ou bien l'**obligation pour l'état belge d'effectuer une étude d'incidence de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, pour ce qui concerne les nuisances sonores.**

Un délai de 4 mois (soit 19 novembre 2017) avait été donné par le jugement pour présenter une solution. Ce délai a pratiquement été ignoré.

3. Le gouvernement régional a, quant à lui, réalisé plusieurs études pour démontrer les difficultés liées au survol de Bruxelles, au départ de l'aéroport de Zaventem :



Carte des sonomètres

- 1. Etude d'évaluation qui démontre que l'aéroport de Zaventem est le plus mal classé au niveau bruit (il génère le plus de bruit et il met le moins de mesures en œuvre pour le réduire, non respect de l'approche équilibrée et de l'évitement des zones les moins densément peuplées).
- 2. Etude sur l'effet des particules fines des avions sur la Région de Bruxelles Capitale
- 3. Etude historique qui démontre qu'il faut revenir à des décisions rationnelles qui limitent au maximum le nombre de personnes survolées.
- 4. Etude sanitaire qui démontre le coût exorbitant du bruit sur la santé des Bruxellois et que ce coût est à comparer aux apports économiques avancés.

4. Rappelons enfin que la conférence des Bourgmestres demandait aussi au Gouvernement Fédéral :

- de considérer que l'aéroport de Bruxelles-National ait prioritairement une vocation d'aéroport urbain dont les activités régulières sont diurnes ;
- de respecter l'intérêt général, la santé publique et la sécurité des populations ;
- de considérer que tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, en ce compris la zone du Canal, est densément peuplé, et d'interdire son survol.
- de fixer la période dite «de nuit» à l'aéroport de Bruxelles-National de 22h00 à 7h00, d'interdire les décollages et les atterrissages durant cette période, sauf les exceptions définies par la loi.

On le voit, il reste encore un long chemin à parcourir.

Xavier Retailleau
Administrateur

Valeurs limites pour le bruit au sol généré par le trafic aérien

Source: AGRBC du 27/05/1999

Zones ⁽¹⁾	Bruit perçu au sol et à l'extérieur			
	L _{ext} ⁽²⁾		L _{Sp avion} ⁽³⁾	
	Jour (07-23h)	Nuit (23-07h)	Jour (07-23h)	Nuit (23-07h)
Zone 0	80 dB(A)	70 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Zone 1	90 dB(A)	80 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)
Zone 2	100 dB(A)	90 dB(A)	65 dB(A)	55 dB(A)

(1) zones concentriques délimitées par des arcs de cercle de 10 et 12 km, la zone 0 étant la plus éloignée de l'aéroport

(2) indicateur événementiel exprimé en valeurs acoustiques SEL

(3) spécifique aux bruit des avions exprimé en LAeq,t

Définition des zones
de bruit