

AVIS D'INITIATIVE
RELATIF AU SURVOL DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bruxelles, le 15 février 2017.

1. En matière de survol de son territoire, la Région de Bruxelles-Capitale a annoncé sa décision de mettre fin à la *tolérance* qu'elle appliquait, jusqu'ici, en matière de contrôle du respect de son Arrêté *Bruit*, adopté en 1999 et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000.
2. Face à l'annonce de cette décision, le Gouvernement flamand a saisi le Comité de concertation, en manière telle que la décision bruxelloise ne pourrait entrer en vigueur, au plus tôt, qu'à partir du mercredi 22 février 2017 (sauf nouvelle annonce d'un conflit d'intérêt par une autre entité fédérée).
Une réunion du Comité de concertation est prévue le lundi 20 février 2017.
3. La décision bruxelloise exécute la *Déclaration de politique régionale 2014-2019¹* du gouvernement régional, qui disposait notamment :
le gouvernement exigera une réduction significative des nuisances dues au survol aérien du territoire bruxellois et entend faire respecter l'arrêté relatif à la lutte contre le bruit des avions, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000.
Toutefois, la DPR disait également le gouvernement régional *conscient de la nécessité de traiter la problématique du survol dans un esprit de concertation et de partenariat avec les autres niveaux de pouvoir.*
4. En juin 2016, pour forcer le gouvernement fédéral à agir, le gouvernement bruxellois a introduit trois actions judiciaires « en cessation » devant le Tribunal de 1^{ère} instance de Bruxelles.
Elles portent sur les demandes suivantes (synthèse) :
Concernant la période 6h-7h du matin
 - la cessation de l'utilisation des routes aériennes situées au-dessus du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale pendant la tranche horaire 6h-7h ;
 - à titre subsidiaire, la modification des conditions d'utilisation des routes aériennes situées au-dessus du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale de manière telle à faire cesser les violations manifestes aux normes environnementales applicables pendant cette tranche horaire ;
 - en tout état de cause, la fixation de la durée de la nuit opérationnelle de l'aéroport de Bruxelles-National à 8h (de 23h à 7h),

¹ Voir annexe.

conformément à la directive 2002/49/CE.

Concernant la route du canal

- la cessation de l'utilisation de la route du Canal ou, au minimum, la modification des conditions d'utilisation de la route du Canal de manière telle à faire cesser les violations manifestes aux normes environnementales applicables.

Concernant l'Est de Bruxelles

- *Adopter une approche équilibrée* dans la gestion des nuisances sonores causées par l'aéroport de Bruxelles-National et, en conséquence:

o *effectuer* une étude des incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, ainsi qu'une consultation du public ;

o *minimiser* l'impact de l'exploitation de l'aéroport, en adoptant une solution structurelle qui évite les zones les plus densément peuplées, tout en respectant les critères de sécurité ;

o *établir* une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores causées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

- *Réduire le survol des zones densément peuplées* de l'Est de la Région de Bruxelles-Capitale en resserrant l'actuelle route du "virage à gauche", en augmentant le nombre de décollages depuis la piste 19, et en déplaçant la piste 25L de minimum 1,8 kilomètre vers l'Est ou en adoptant toute autre solution qui aboutirait à réduire de la même manière le survol des zones densément peuplées de l'Est de la Région de Bruxelles-Capitale.

- *Assurer le respect des normes de vent* actuellement applicables aux pistes 25R et 25L, de manière à ce que l'utilisation de la piste 01 soit conforme à celles-ci.

5. Il y a lieu de rappeler que, dans notre pays, les compétences aéroportuaires (au sens le plus large de cette expression) sont multiples et éclatées. Ainsi, -la **Région flamande** est l'autorité délivrante de plusieurs types de permis (par exemple pour allonger les pistes) ; elle est, bien sûr, compétente pour les normes de bruit au-dessus de son territoire ;

- en application de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, l'**Etat fédéral** est et demeure compétent pour l'équipement et l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (article 6, §1^{er}, X., 7).

A ce titre, il est seul compétent pour :

- définir les routes aériennes ;
- définir les modalités d'utilisation de ces routes (utilisation préférentielle des pistes, normes de vent à respecter, procédures de décollage, d'atterrissage, horaires à respecter pour l'utilisation de certaines pistes...) ;
- définir les notions de jour et de nuit à l'aéroport ;
- définir des quotas de vols de nuit planifiés ;
- définir des quotas de bruit (au décollage et à l'atterrissage) à

- respecter ;
- interdire l'utilisation de certains types d'avions ;
- ...

L'Etat fédéral doit, bien sûr, opérer dans le respect des normes internationales applicables, telles que celles de l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale – institution spécialisée des Nations Unies), de l'Organisation mondiale de la santé, etc.

-enfin, à Bruxelles, les normes de bruit sont du ressort de la **Région de Bruxelles-Capitale** (qui a adopté, en 1999, la réglementation ici visée).

6. Il n'est nullement contestable que l'aéroport de Bruxelles-National est à la fois un pôle économique de toute grande envergure et un grand pourvoyeur d'emplois.

Brussels Airport Company (BAC) « impacte » d'ailleurs aussi, directement, la Région de Bruxelles-Capitale :

-au plan de l'*emploi*, BAC indique que 3.000 Bruxellois travaillent à l'Aéroport (chez BAC même ou ailleurs sur le site), chiffre qui ferait de Brussels Airport (au sens large), le '1^{er} bassin d'emploi privé de Bruxellois' hors Région ;

-au plan *économique*, l'impact de l'Aéroport sur Bruxelles est également très important (ce qu'a d'ailleurs démontré à suffisance la particulière insistance des autorités régionales bruxelloises après les attentats, appelant à « rouvrir au plus vite l'aéroport national »). L'aéroport joue en outre un rôle très important au service de la vocation européenne et internationale de Bruxelles.

7. **Le Conseil** se réjouit de l'augmentation du nombre de Bruxellois décrochant un emploi en-dehors du territoire régional. Il réitère sa demande aux autorités publiques d'adopter sans délai toutes mesures permettant de conforter cette évolution positive, notamment en termes d'extension et de meilleure coordination interrégionale des réseaux de transport public.

8. Avant de se prononcer, **le Conseil économique et social** a souhaité procéder à plusieurs auditions.

Il a ainsi entendu :

-un administrateur de BAC ;

-ainsi que la ministre bruxelloise chargée de l'environnement, Madame Céline FREMAULT.

Le ministre fédéral, Monsieur François BELLOT, sollicité, a décliné l'invitation du Conseil.

9. **Le Conseil** estime que, dans ce dossier éminemment complexe, se disqualifient toutes celles et tous ceux qui imaginent qu'il est possible d'identifier « un unique responsable de l'actuel conflit ». En effet, en charge d'intérêts distincts, tantôt privés, tantôt d'ordre général, ni BAC, ni la Région flamande, ni l'Etat fédéral ni la Région bruxelloise ne peuvent

- prétendre que les intérêts qu'ils défendent (légitimes, mais souvent contradictoires) les autorisent à fermer la porte d'une concertation.
10. Il est incontestable que BAC a besoin (comme la plupart des entreprises) de sécurité juridique. Et chacun perçoit aussitôt l'absurdité d'une situation où se trouverait sanctionnée financièrement une compagnie aérienne pour dépassement d'une norme de bruit au-dessus d'un territoire régional, alors qu'elle aurait, par hypothèse, scrupuleusement suivi l'ensemble des injonctions de la « tour de contrôle », représentant pour elle autant d'externalités.
 11. Il serait toutefois particulièrement malvenu d'en tirer comme conséquence immédiate (ou unique) qu'il « suffirait », en somme, que la Région de Bruxelles-Capitale renonce à sa décision (ou l'« assouplisse »), afin de préserver l'emploi. Une telle position ne prendrait pas en compte la situation dans toute sa complexité.
 12. **Le Conseil** entend concilier économie, emploi et qualité de vie. On ne peut évidemment reprocher à des opérateurs économiques de se battre pour leur outil de travail ; à des travailleurs de se battre pour leur emploi. On ne peut davantage reprocher à d'autres travailleurs (ni d'ailleurs à tous les citoyens), aux conditions de vie parfois éprouvantes, d'aspirer à... dormir normalement durant la nuit.
 13. **Le Conseil** constate que l'information tant du grand public que des milieux économiques n'est pas toujours en lien avec la réalité des choses, des textes, des intentions. Cela perturbe fortement les débats et rend toute avancée difficile. A cet égard, **le Conseil** plaide pour que l'ensemble des parties prenantes fassent preuve de circonspection et veillent à mettre en avant des informations correctes.
 14. **Le Conseil économique et social** demande que soit adopté, au terme de la réunion du 20 février prochain du Comité de concertation, un calendrier resserré des travaux d'un Groupe ad hoc, chargé d'identifier les solutions requises, au nombre desquelles le Conseil pointe, notamment les actions suivantes :
 - étendre jusqu'à 7h les procédures en vigueur durant la nuit (quota count maximum, schéma d'utilisation des pistes, routes, ...) ;
 - soutenir le *Masterplan* de BAC, en ce qu'il prévoit l'extension de la piste 25L vers l'Est afin d'éviter le survol des zones les plus densément peuplées sans porter atteinte à la capacité de trafic de l'aéroport ;
 - renforcer, durant la nuit, l'interdiction des avions les plus bruyants sur base de critères précis et concertés ;
 - réactiver, autant que possible, la route du Ring ;
 - mettre en place un logiciel permettant aux contrôleurs aériens d'objectiver la détermination des pistes pour l'atterrissage et le décollage ;
 - mettre en place un Institut interfédéral indépendant de contrôle des

procédures et des nuisances (également chargé d'un rôle de prévention / gestion des conflits) ;

-améliorer la sécurité juridique des procédures de vol sur base des deux principes suivants :

*moyennant le respect des six actions ci-dessus, une compagnie aérienne ne peut être sanctionnée pour dépassement d'une norme de bruit au-dessus d'un territoire régional s'il appert qu'elle a suivi, pour le vol querellé, l'ensemble des injonctions des contrôleurs aériens ;

* en cas de dépassement récurrent, une médiation est opérée par l'Institut interfédéral de contrôle.

Le Conseil souligne enfin que d'*autres* actions d'ordre technique peuvent contribuer au développement équilibré de l'aéroport.

15. Dans ce dossier complexe, **le Conseil** estime opportun de mettre en place une concertation politique étroite, associant les interlocuteurs sociaux. Il entend y participer dans un esprit constructif.

Annexe.

Déclaration de politique régionale 2014-2019 du gouvernement bruxellois.

Nouveau Plan de survol aérien de Bruxelles

Les Bruxellois souffrent des nuisances liées au survol de Bruxelles.

Le Gouvernement ne peut rester indifférent à cette situation.

Il n'entend pas entrer dans une logique qui opposerait les Bruxellois entre eux.

Il prône donc une solution durable et équilibrée.

Le Gouvernement est également conscient de la nécessité de traiter la problématique du survol dans un esprit de concertation et de partenariat avec les autres niveaux de pouvoir.

C'est pourquoi le Gouvernement exigera une réduction significative des nuisances dues au survol aérien du territoire bruxellois et entend faire respecter l'arrêté relatif à la lutte contre le bruit des avions, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000.

Dès la mise en place du Gouvernement, la perception effective des amendes à l'arrêté bruit sera exigée par toutes les voies juridiques possibles vis-à-vis des compagnies aériennes. De plus, vu la politique de dispersion mise en œuvre au-dessus des zones densément peuplée, le réseau de sonomètres sera étendu pour couvrir l'ensemble des routes aériennes au-dessus du territoire régional.

Le Gouvernement entend par ailleurs que les éléments suivants guident le Gouvernement fédéral dans sa politique en la matière, avec les 2 priorités suivantes :

- la suppression des dernières routes mises en œuvre le 6 février

- la définition des nouvelles routes sur base des critères suivants :

o l'évitement des zones les plus densément peuplées ainsi que la sécurité aérienne comme critères prioritaires dans la définition des nouvelles routes ;

o la création d'une Autorité de contrôle, incluant des représentants régionaux, et la définition de procédures aéronautiques objectives et transparentes (avec notamment l'obligation d'une étude de sécurité, de capacité et d'impact environnemental) ;

o la modification des horaires de l'aéroport pour étendre, sur Bruxelles, la nuit de 22h à 7h ainsi que l'instauration d'une limite du tonnage des avions autorisés à survoler le territoire bruxellois et la définition et mise en œuvre de « quota count » pour le respect des normes de bruit (maximum 200 tonnes entre 22h et 7 h) ;

o un accord sur la fin progressive des vols de nuit, dans un cadre européen.

Dans ce cadre, le Gouvernement bruxellois veut être un partenaire pour contribuer à trouver une solution globale et durable. Il s'engage à agir en concertation avec les associations de riverains.

Par ailleurs, en terme de diminution du nombre de vols au-dessus de Bruxelles, le

Gouvernement demandera à la Région flamande la fixation définitive des plafonds de trafic à maximum 15.000 vols de nuit par an (10.000 atterrissages et 5.000 décollages admis de nuit).

De plus, toujours dans la perspective de réduire les nuisances, le Gouvernement souhaite, autant que faire se peut, que soit modifiée l'infrastructure de Bruxelles-National (par exemple l'allongement de la piste) si une étude indépendante en confirme l'opportunité.