

Le rapport qui démonte les plans de survol de Bruxelles

LE SOIR - PIERRE VASSART 1/12/2016

Une étude sur l'historique du survol de Bruxelles commandée par la ministre bruxelloise Céline Fremault le démontre. Depuis des années, les choix de routes aériennes depuis l'aéroport de Bruxelles sont déterminés par des intérêts particuliers.

Les tensions entre les périphéries nord et est se règlent en envoyant les avions sur la capitale, densément peuplée.

Qu'est-ce qui, au fil des années, a déterminé les choix des routes aériennes au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles par les autorités nationales, puis fédérales ? Ni les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ni les règles environnementales de la Région bruxelloise en matière de nuisances sonores, mais une succession de décisions subjectives, partisans, voire manipulées en toute discrétion par des intérêts particuliers. C'est ce qui ressort d'une étude commandée par la ministre bruxelloise de l'Environnement Céline Fremault (CDH) à l'Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire de l'ULB qui vient d'être bouclée, et que la ministre compte adresser très vite au ministre fédéral de la Mobilité François Bellot (MR). L'étude sera par ailleurs consultable dans son intégralité dans les jours qui viennent sur le site Internet de Bruxelles Environnement.

Lire aussi [François Bellot entre dans le bal aérien](#)

Les recommandations de l'OACI sont classiquement désignées par le secteur aérien par l'expression « approche équilibrée ». Celle-ci présente quatre dimensions : la réduction du bruit à la source, l'aménagement du territoire, les procédures d'exploitation (utilisation préférentielle des pistes et normes de vent) et les horaires d'exploitation (horaires, vols de nuit, niveau sonore des avions, etc.). Ces quatre dimensions n'ont donc pas été déterminantes dans la fixation des mouvements aériens à Zaventem, constatent les chercheurs, qui soulignent que le manque de transparence quant à ce qui a conduit aux décisions relatives à ce trafic aérien n'a pas simplifié leur travail : « *La conduite de cette étude a été fortement ralentie et compliquée par la non-collaboration de Belgocontrol (l'entreprise publique autonome qui assure la sécurité du trafic aérien en Belgique) et d'Airport Mediation (le service de médiation pour l'aéroport)* », indiquent-ils.

Faute de retour d'informations de la part de ces deux institutions, les chercheurs ont donc cherché ailleurs, et notamment du côté des données récoltées par Bruxelles Environnement, voire par des associations de riverains. Et s'ils observent que des mesures ont bien été prises pour limiter les nuisances subies par les personnes

survolées (l'imposition d'un niveau de bruit maximal par avion, qui a écarté les avions les plus bruyants, la limitation du nombre de vols de nuit à 16.000 par an, et l'arrêté « bruit des avions » de la Région bruxelloise datant de 1999, connu sous le nom d'arrêté Gosuin, ils constatent, depuis 1972, « *quelques tendances récurrentes* ».

1 Un conflit entre les périphéries nord et est de Bruxelles.

Depuis 1972, des routes aériennes au décollage depuis la piste 25 R ont été créées avec virages courts vers le nord ou vers le sud afin d'éviter le survol de quartiers densément peuplés de la Région bruxelloise. Mais, parfois très bien introduites dans les processus décisionnels de détermination des routes et des normes de vent, ces communes périphériques jouent un rôle déterminant. « *Au gré des contestations et des rapports de force politiques* », et « *faute d'assumer la répartition des nuisances entre ces deux périphéries pourtant moins densément peuplées que la plupart des quartiers bruxellois, les avions ont plusieurs fois été dirigés vers les quartiers centraux très densément peuplés* » de la capitale, résume l'étude. Ce sont par exemple les créations de la route Chabert en 1974 (lire par ailleurs), de la route Canal en 2003, le retour de la route Chabert en 2004 et la phase 6 du plan Wathelet. On en passe... Bref, la Région bruxelloise, densément peuplée, paie depuis des années pour la tranquillité de sa périphérie, qui est moins habitée. Même si « *ces modifications témoignent aussi d'intérêts divergents au sein des périphéries* », note l'étude.

2 Des modifications dans les normes de vent. Un avion décolle et atterrit toujours face au vent. Avec des normes de tolérance en ce qui concerne les vents arrière et latéral. Plus cette norme de tolérance est élevée, plus les avions peuvent survoler Bruxelles, dominée par des vents de sud-ouest. Ces normes ont donc été à plusieurs reprises sciemment assouplies, au point, en 2013, de devoir être revues à la baisse en raison de protestations de pilotes qui refusaient les consignes, jugeant les conditions de vent trop dangereuses même si elles demeuraient dans les limites fixées par l'autorité fédérale (limites bien supérieures à celles recommandées par l'OACI). « *Plus la norme est élevée, plus longtemps on peut utiliser la piste 25R et donc décoller vers la Région bruxelloise malgré un vent de nord-est, constatent les chercheurs. Les conditions sont alors particulièrement défavorables à la Région bruxelloise car les avions pénètrent plus dans la ville, et à plus basse altitude, qu'en cas de vent du sud-ouest.* »

3 Limite de poids pour les décollages de la piste 19. En 2010, à la suite d'un accident au décollage d'un avion-cargo de Kalita Airways survenu en mai 2008, les avions de plus de 200 tonnes sont interdits de décollage depuis la piste 19 (et donc de survoler la périphérie est) pour des raisons plus que discutables (lire par ailleurs). Ces lourds avions sont donc tenus de décoller depuis la piste 25R. Et de survoler Bruxelles avant d'effectuer un virage à gauche court (le jour) ou à droite (la nuit).

« *Il résulte des décisions prises par le gouvernement fédéral depuis une dizaine d'années, y compris récemment, une série de dispositions et de procédures défavorables aux quartiers densément peuplés (majoritairement localisés en Région*

bruxelloise) et contraires aux recommandations de l'OACI », conclut l'étude. Qui pointe notamment l'utilisation de la route Canal, qui traverse la capitale de part en part et « demeure celle qui impacte le plus d'habitants », présentant de ce fait, en cas d'accident aérien, un risque de bilan humain élevé. Cela sans parler des quatre sites classés Seveso situés le long du canal. Et qui relève « une modification passée inaperçue » des instructions aériennes (AIP) à partir de février 2014, qui supprime le caractère exceptionnel des atterrissages sur la piste 07. Auparavant, l'utilisation de la piste 01 en cas de vents d'est-nord-est était privilégiée. « Cette modification s'inscrit dans le contexte plus large de tentatives de transfert d'atterrissages de la piste 01 vers la piste 07L », observe l'étude.

Explications

Objectif : augmenter les atterrissages via Laeken

Cette carte le montre : la population est bien plus dense dans l'axe d'atterrissage de la piste 07L que dans celui de la piste 01 : jusqu'à 285.500 personnes pour la première, contre 55.000 (ce qui n'est pas rien) pour la seconde. Or divers acteurs font la promotion de la piste 07L pour les atterrissages : Belgocontrol et Brussels Airport Company, mais aussi certaines associations d'habitants qui souhaitent soulager l'utilisation de la piste 01, observe l'étude. « La suppression à l'AIP(l'information aéronautique) du caractère subsidiaire et exceptionnel des pistes 07 pour les atterrissages induit le risque d'un déplacement des atterrissages de la piste 01 vers la piste 07L, et donc un survol accru de l'ouest et du nord de la Région bruxelloise à basse altitude, au bénéfice de l'axe Hoeilaart, extrême est d'Auderghem et de Woluwe-Saint-Pierre, Wezembeek-Oppem, Kraainem et Zaventem », avertit-elle.

Céline Fremault: «Je voulais disposer d'une base objective»

Trois exemples de décisions orientées

La route Chabert

On en rirait presque. En 1974, le ministre des Communications Jos Chabert impose une nouvelle route aérienne du vendredi soir au lundi matin. Tous les avions qui décollent à destination du sud-ouest doivent traverser Bruxelles en ligne droite plutôt que de virer à droite et de survoler la périphérie nord. Airport Mediation, cité par l'étude, précise en 2004 : « Monsieur Jos Chabert avait fait dévier le trafic du week-

end de la banlieue de Meise, dont il était résident, vers le centre de Bruxelles. » Et dans un courrier signé par le ministre à l'adresse de la Régie des voies aériennes, celui-ci précise, sans complexe, pour justifier sa décision : « Il est tout à fait clair que la population dans l'agglomération bruxelloise chute durant les mois d'été et les week-ends. Cela n'est pas le cas pour la population de la périphérie de l'agglomération. »

L'accident de Kalitta Air

En mai 2008, un Boeing 747 cargo de Kalitta Air rate son décollage et se brise au bout de la piste 19. L'accident justifie l'interdiction, en 2010, des décollages aux avions de plus de 200 tonnes sur cette piste 19, jugée trop courte. Pourtant, le rapport d'enquête consécutif à l'accident ne mettait pas en cause la longueur de la piste mais bien trois erreurs majeures de l'équipage. Primo : il avait encodé dans son système la longueur totale de la piste (2.987 mètres) alors qu'il y avait accédé via une intersection située 312 mètres plus tôt. Secundo : un oiseau avalé par un réacteur a fait décider au pilote d'interrompre son décollage alors qu'il avait atteint une vitesse (V1) qui le contraignait à décoller malgré tout. Tertio : le pilote n'a pas utilisé les inverseurs de poussée pour freiner, ce qui, dans cette situation, était indispensable pour éviter une casse.

Les diaboliques normes de vent

Le diable se niche dans les détails. Les normes de vent à l'aéroport de Bruxelles en sont l'illustration. Car si les avions décollent et atterrissent face au vent, une tolérance existe pour les vents arrière et latéraux. Et lorsqu'elles sont dépassées, il faut changer de piste de décollage. Pour maximiser le survol de Bruxelles et épargner les périphéries nord et est, celles-ci sont ainsi modifiées régulièrement dans l'histoire de l'aéroport. Alors qu'en 1971, elles sont sur les pistes 25 de 6 nœuds de vent arrière et 15 nœuds de vent latéral, elles passent, entre 1995 et 2002, à 8 nœuds de vent arrière. En 2003, elles grimpent à 10 nœuds de vent arrière et 25 nœuds de vent latéral. Arrive le ministre Anciaux qui, en 2004, souhaite soulager la périphérie nord et ramène les normes à 5 et 15 nœuds, favorisant l'utilisation de la piste 01. Au détriment de la périphérie est... Puis vient le ministre Landuyt qui, à la suite d'une décision de justice, remonte la limite à 7 nœuds de vent arrière. Et ainsi de suite, jusqu'à la situation (provisoirement ?) actuelle : une limite de vent arrière de 7 nœuds...