

Les vrais risques de catastrophe aérienne sur Bruxelles-Capitale

Avril 2016, Coeur-Europe

Mise en danger des habitants par un risque sérieux d'accident aérien sur les zones les plus densément peuplées du pays, contrairement à ce qui se pratique partout ailleurs en Europe.

Le contexte politique

A l'été 2015, alors qu'une discussion sur l'utilisation de la route du Canal se développe entre les gouvernements régionaux et le fédéral, l'ancien Cabinet Galant contacte le quotidien économique L'Echo pour indiquer que les risques d'accident aérien sur la route du Canal qui traverse Bruxelles sont négligeables, en se basant sur une étude périmée réalisée par la Société Sofréavia en 2003.

L'Echo avait ensuite publié le 23 juillet un article de presse indiquant que le risque d'accident mortel pour une personne au sol serait négligeable : Le risque de chute d'un avion aux abords de l'aéroport serait de 1 sur 2 million, et de un sur 32 milliard pour un habitant 10 kilomètres plus loin.

Interrogé au téléphone par Coeur-Europe, le journaliste avait précisé que ce niveau de risque était calculé pour UN SEUL avion.

Le calcul précis du risque de catastrophe aérienne

Les statistiques européennes indiquent que le taux d'accident aérien en Europe est actuellement de 0,4 accident par million d'heure de vol. Afin d'obtenir le risque par vol au décollage, ce chiffre est à multiplier par la durée moyenne des vols proche de trois heures et à pondérer par un coefficient de 30% d'accidents liés aux phases de décollage et de montée.

Pour calculer le risque réel au sol il faut multiplier le risque unitaire de chaque avion par le nombre d'avions empruntant le couloir aérien. Le risque doit être calculé sur une période suffisamment longue, en rapport avec le nombre d'années de résidence des habitants.

Le risque aérien sur la route du Canal devrait au minimum intégrer le nombre total d'avions sur une période de 15 ans, cohérente avec la durée moyenne de possession des habitations bruxelloises.

Avec une moyenne hebdomadaire d'environ 70 vols sur la route du canal (plus de 1960 vols pour la période du 6 avril au 28 septembre 2015) le nombre d'avions à prendre en compte sur une période de 15 ans est supérieur à 50 000 vols pour la route du canal.

Le risque d'accident par avion sur la route du canal se multiplie pour aboutir à une probabilité de catastrophe de 1,8 % sur 15 ans, un chiffre beaucoup plus important que celui avancé par l'ancien Cabinet Galant.

Sur la route du virage gauche, empruntée annuellement par plus de 50.000 avions, la probabilité d'accident grave est encore plus élevée : Avec un risque de 2% par an on obtient 24% sur une période de 15 ans.

Le calcul du risque sur une habitation particulière

Pour calculer la probabilité qu'un habitant soit victime au sol d'un accident aérien il faut évaluer la probabilité qu'il soit dans la zone de crash par rapport à la route aérienne considérée.

Sur une distance de 10 km à partir de la piste, la zone de crash potentielle pour chaque couloir de vol peut être estimée à 25 km² environ. Dans cette zone un crash aérien aurait un impact au sol sur une surface moyenne de 60 mètres de large sur 400 mètres de long, soit 0,024 km² : environ 1/1000 de la zone potentielle totale. La probabilité qu'une habitation précise soit atteinte par un crash qui aurait lieu sur son couloir de vol est donc de 0,1%.

Nous avons ainsi pour les principales routes au dessus de Bruxelles :

Zone de Survol	Probabilité d'accident sur la route sur 15 ans	Probabilité d'accident sur le domicile sur 15 ans
route du Canal	1,8 %	2/ 100.000
virage gauche	24 %	24/ 100.000

La probabilité pour un habitant d'être victime d'un accident sous le virage gauche est ainsi 16 fois supérieure à la limite acceptable de 1/1.000.000 par an.

C'est pourquoi partout ailleurs en Europe on choisit systématiquement de survoler les zones les moins densément peuplées (<http://www.coeur-europe.be/images/Comparatif/LivreNoir-ExecutiveSummary.pdf>)

Il est clair qu'au dessus d'une zone moins densément peuplée le commandant de bord a plus de latitude pour diriger son aéronef vers une zone non-habitée, si nécessaire.

En tout état de cause, ces études ne tiennent pas compte des risques accrus liés à la recrudescence du phénomène terroriste (voir notamment vol Metrojet Flight 9268 ; attentats du 11/9) ou de phénomènes criminels (détournement du vol Ethiopian Airlines 702 ; détournement du vol EgyptAir Flight MS181, vols de drones récents dans les couloirs de vol en Europe et aux US).

Nos Lois ont été violées

Ces risques élevés pour la population résultent d'un choix délibéré de Belgocontrol et de l'ancien Cabinet Galant. Ils résultent de la violation de l'Approche Equilibrée qui prône le survol des zones les moins densément peuplées, alors même que des solutions alternatives existent :

- L'article 3 de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 demande au Ministre d'appliquer l'Approche Equilibrée à Brussels National.

- La Directive Européenne 598/2014 précise à l'article 1 que l'objectif de l'approche équilibrée est de **'limiter ou réduire le nombre des personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances sonores liées au trafic aérien'**.

En Octobre 2014 Monsieur Johan Decuyper (Belgocontrol) a ainsi déclaré sur TéléBruxelles : *'On est responsable de la sécurité de la circulation aérienne, pas de celle des avions ni des riverains.'* rejetant ainsi la responsabilité du choix des routes sur le Cabinet du Ministre de la Mobilité.

Ce refus de Monsieur Decuyper de reconnaître une quelconque responsabilité quant à la sécurité des personnes au sol n'est pas entièrement justifié : les choix de Belgocontrol ont également conduit à multiplier par quatre sur certaines périodes le nombre d'habitants survolés.