

Moins d'avions, plus de bruit

Paradoxe : alors que le trafic autour de Bruxelles-National a très fortement chuté pour cause de pandémie, les plaintes pour nuisances aériennes se sont multipliées. En cause, le choix peu créatif des pistes et le manque de transparence des autorités.

L'an dernier, Brussels Airport se frottait les mains : Zaventem enregistrait un nouveau record de fréquentation, avec près de 26,4 millions de passagers accueillis, soit 2,7 % de plus qu'en 2018. Pour autant, le nombre de plaintes pour nuisances sonores liées aux décollages et aux atterrissages avait chuté : une baisse de 56 % (41 575 plaintes en 2019, contre 94 374 en 2018). Cette diminution n'avait rien à voir avec les procédures de vol ou avec le niveau sonore des avions. Si les plaintes étaient nettement moins nombreuses l'an dernier, c'est dû, selon le service de médiation de l'aéroport, à la lassitude et à la démotivation des riverains à Bruxelles et en périphérie. Car aucune amélioration dans l'utilisation des pistes, des routes aériennes et dans le dossier des normes de vent n'est survenue depuis cinq ans et aucune mesure n'a été prise depuis dix ans pour éliminer de l'aéroport national les vieux coucous les plus bruyants.

Renversement complet des tendances cette année. En raison de la pandémie de Covid-19, le nombre de vols a chuté vertigineusement à partir de la mi-mars. En avril, l'aéroport national n'a plus accueilli que 79 vols par jour, soit 12 % du trafic d'avril 2019 (657 vols). La plupart

de ces avions étaient des cargos. Depuis la reprise des vols non essentiels, le 15 juin, le nombre de passagers a augmenté, mais reste bas, vu l'incertitude liée aux changements des restrictions sanitaires à l'étranger. En juillet et août, le nombre de passagers était environ 80 % en dessous de ces mêmes mois l'an dernier. Depuis la rentrée de septembre, l'aéroport enregistre 30 % à peine de son trafic passager normal, avec en moyenne quelque 265 vols par jour. Tout bénéfice pour les riverains, moins survolés ? Pas vraiment. Le nombre de plaintes pour nuisances sonores a explosé ces derniers mois. Certaines proviennent de communes qui en recensaient peu auparavant. Principales réclamations : la concentration du trafic sur les mêmes personnes, l'absence de corrections ou d'adaptations pour soulager les zones survolées de jour comme de nuit, ou encore le manque de communication de l'aéroport national.

« CERTAINS ACTEURS ONT REFUSÉ TOUTE COLLABORATION, ONT PRATIQUÉ LA LANGUE DE BOIS. »

L'Etat mis devant le fait accompli

Trois phases sont à distinguer dans les décisions et procédures de vol controversées : celle du printemps, alors que la plupart des avions sont cloués au sol, celle de l'été, avec les grands travaux de réfection de la piste principale (la « 25 droite »), et la situation actuelle. La première phase est celle du confinement. Du 18 mars au 7 juillet, Brussels Airport ferme au trafic aérien la piste « 25 gauche » (atterrissages en provenance de Louvain au-dessus de zones agricoles), la parallèle à la piste principale. L'exploitant de l'aéroport justifie cette décision de fermeture par des motifs économiques : pour limiter les coûts, il réduit les prestations du personnel de garde en bord de piste (pompiers, contrôleurs, agents d'entretien). François Bellot (MR), le ministre fédéral de la Mobilité, est mis devant le fait accompli. « L'Etat s'est fait dicter sa conduite par la société anonyme Brussels Airport, constate Philippe Touwaide, médiateur fédéral pour l'aéroport national. Il n'est pas normal que les pouvoirs publics abandonnent ainsi leurs prérogatives. » A la mi-juin, alors que l'aéroport national redémarre ses activités, Arnaud Feist, son patron, persiste et signe : il signifie au gouvernement son refus de rouvrir la piste 25 gauche.

Conséquence de la concentration du trafic aérien sur la piste 25 droite : pendant plusieurs semaines, le Noordrand (les communes flamandes situées au nord de la capitale, en particulier Grimbergen, Wemmel et Meise) supporte chaque nuit 87 % des nuisances sonores. Zuhair Demir (N-VA), la ministre flamande de l'Environnement, exige que l'aéroport ouvre d'autres pistes afin que le bruit