

Hervé Doyen  
et Claire Vandevivere

Respectivement bourgmestre de Jette  
et échevine de l'Environnement  
et du Développement durable

# Arrêtons l'aberration du survol de Bruxelles

■ Face aux arguments économique et commercial  
du développement de l'aéroport de Zaventem, on  
ne peut plus mépriser le bien-être et la santé de  
plus d'un million d'habitants.

Les textes publiés dans ces pages ont pour but d'alimenter le débat. Ils n'engagent que leurs auteurs qui n'appartiennent pas à la rédaction de "La Libre Belgique".

Il y a peu, les bourgmestres de Koekelberg et Molenbeek s'exprimaient pour dénoncer le survol de leur commune, le temps d'une journée exceptionnelle. Ce survol était motivé par un vent d'est et surtout l'indisponibilité d'une balise pour cause de rénovation: tous les atterrissages se réalisaient par guidage satellite vers la piste 07L. Ce tracé survole Anderlecht, Molenbeek, Koekelberg et Schaerbeek vers Haren, soit une trajectoire passant légèrement plus au sud que l'approche habituelle par vent d'est qui traverse, notamment, la commune de Jette.

Nous ne faisons pas ici du sous-localisme. Au contraire, nous nous réjouissons que M. Laouej et M<sup>me</sup> Moureaux constatent que des avions traversent la capitale et nous nous associons, solidairement, à leur coup de sang. Nous dénonçons en effet ce dangereux survol depuis des années. Une démarche solidaire que devraient soutenir tous les élus de la Région bruxelloise.

#### Pourquoi? Rétroacts

Depuis 2014 et la levée passée inaperçue du "caractère subsidiaire et exceptionnel de l'utilisation des pistes 07 en atterrissage"

Quelle est  
l'origine de cette  
prescription  
qui soulage  
l'Oostrand et  
arrange Brussels  
Airport pour  
les raisons  
de rendement  
économique?

<sup>(1)</sup>, force est de constater l'augmentation exponentielle du survol du nord de Bruxelles: inexistant jusque dans les années 2000, il a décuplé en quelques années pour dépasser les 4000 atterrissages par an. Cette route aérienne survole de 175 000 à 285 000 personnes <sup>(2)</sup>, parfois toutes les deux minutes pendant la journée entière, voire plusieurs jours d'affilée, à très basse altitude! Depuis, dans la commune de Jette, nous passons notre temps et notre énergie à répondre aux courriers d'incompréhension et de colère légitimes de citoyens excédés par un survol in-

tempestif que personne ne voyait venir.

Et les Bruxellois peuvent avoir de solides craintes: à quelle sauce seront-ils mangés demain? Si nous nous réjouissons du caractère obligatoire en 2020 des atterrissages par guidage satellite (procédure plus sûre), il ne faut pas qu'elle devienne l'alibi pour ouvrir en 07L une véritable autoroute en cas de vent d'est, nuit y compris. Car dans sa "Vision 2040", Brussels Airport ambitionne d'augmenter sa capacité de pointe, et ce, notamment "en utilisant les trois pistes pour l'atterrissage dans le cadre de l'utilisation alternative des pistes".

#### Nous y voilà, et nous dénonçons

1. La densité: le survol de Bruxelles se fait au mépris du nombre de ses habitants. C'est une aberration, aussi bien pour des raisons environnementales, de nuisances sonores, de santé publique que, bien sûr, de sécurité.

2. On nous dit que l'augmentation des atterrissages en 07L n'est motivée que par des raisons de sécurité, les avions devant décoller et atterrir face au vent. Qui peut croire une seconde que le vent d'est a augmenté au point de décupler l'utilisation de cette route aérienne en quelques années? Pourquoi ce qui était possible hier ne le serait plus aujourd'hui?

3. Quelle est l'origine de cette prescription qui soulage l'Oostrand et arrange Brussels Airport pour les raisons de rendement économique? De manière générale, comment les décisions sont-elles prises chez Skeyes (ex-Belgo-control)? Les citoyens, associations, autorités publiques et même parfois le Médiateur font face à l'opacité des décideurs de l'aéroport. Récemment, les experts indépendants chargés de l'étude d'incidence sur les nuisances sonores dénonçaient "la nature opaque, arbitraire, non coordonnée, fragmentée et partisane de la réglementation et de la gouvernance de ces questions"<sup>(3)</sup>.

4. Quand la Flandre - parce que oui, il s'agit d'un dossier communautaire - avance l'argument économique et commercial au regard

du développement de l'aéroport, nous avons un problème quand elle fait fi de celui de la santé publique (pollution et nuisances sonores).  
5. De même, quand elle brandit l'argument de l'emploi à l'aéroport (dit "national"), nous rappelons que seuls 15,7% des travailleurs sont bruxellois pour 73,8% qui viennent de Flandre <sup>(4)</sup>!

#### La solution sera fédérale

Nous savons que l'implantation de l'aéroport, niché si près de la capitale, ne nous aide pas et pourtant il existe des solutions: allongement des pistes, survol des territoires les moins densément peuplés, utilisation des aéroports régionaux, respect des heures nocturnes et des normes de bruit... En attendant, la volatilité et l'imprévisibilité des routes aériennes de même que le manque global de transparence ont eu raison de la confiance des citoyens dans la gestion de cet aéroport.

À Jette, nous sommes à la pointe de ce combat depuis des années, parfois en collaboration avec la Région: motions, pétitions, installations de sonomètres, actions juridiques (fort coûteuses en argent public!). Pourtant, la solution sera fédérale ou ne sera pas. Aussi, si le prochain gouvernement ne prend pas la mesure du scandale du survol excessif de la capitale, si les décideurs n'adoptent pas une attitude constructive, alors clientélisme, poursuites et conflits continueront de se multiplier. Car on ne peut nier plus longtemps le bien-être de plus d'un million d'habitants.

→ (1) ULB-IGEAT&additvalve - Historique du survol de la Région de Bruxelles-Capitale. Rapport final 30/11/2016, p. 116.

→ (2) Ibidem, p. 114.

→ (3) ENVISA, Aéroport de Bruxelles National. Étude des impacts sur l'environnement en ce qui concerne la pollution sonore. Rapport du chapitre deux, p. 230.

→ (4) <https://hiva.kuleuven.be/nl/nieuws/docs/20190521-communiquaveiato-frfdocx>

