

Madame la Ministre,

Copie à: Cabinet du Premier Ministre, Membres du Cabinet Galant, Direction du SPF-Mobilité, Direction de Belgocontrol, Direction de BAIC, Bourgmestres de la RBC, Commission des Infrastructures du Parlement Fédéral, Maître Philippe Vanlangendonck.

Après avoir rencontré des membres de votre Cabinet le lundi 11 janvier 2016, l'Association Bruxelles Air Libre nous a rapporté ne pas avoir bien compris l'interprétation de l'approche équilibrée par votre Cabinet.

La définition présentée par votre Cabinet pouvait être interprétée comme visant à protéger les capacités des aéroports en répartissant les nuisances entre différentes routes aériennes.

L'approche équilibrée consiste au contraire à prendre toutes les mesures permettant de réduire les nuisances subies par les riverains et d'envisager en deuxième étape des restrictions d'exploitation si ces réductions ne sont pas suffisantes.

La sélection des pistes et des couloirs de vol qui minimisent le niveau de nuisances fait donc partie intégrante de cette démarche.

Il est clair qu'en ce qui concerne la Belgique cette démarche de santé publique doit s'affranchir de toute considération communautaire, ce qui n'est hélas pas le cas actuellement.

Pour mémoire, l'approche équilibrée est définie par la directive 2002/30/CE du Parlement Européen relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté, et complétée par le nouveau règlement 598/2014 qui entrera en vigueur le 13 juin 2016.

La directive 2002/30/CE indique :

Le concept d'"approche équilibrée" de la gestion de la pollution sonore causée par les aéronefs s'articule autour de quatre éléments essentiels et requiert un examen minutieux des différentes solutions possibles pour réduire les émissions sonores, notamment (i) la réduction à la source du bruit des avions, (ii) les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, (iii) les procédures d'exploitation "à moindre bruit" et (iv) les restrictions d'exploitation, dans le respect des obligations légales applicables et des accords, législations et politiques en vigueur.

L'article 5.2 du règlement 598/2014 précise également:

Les États membres veillent à ce que soit adoptée l'approche équilibrée en ce qui concerne la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien dans les aéroports où un problème de bruit a été identifié. À cette fin, les États membres veillent à ce que (i) l'objectif de réduction du bruit pour l'aéroport concerné, en tenant compte, le cas échéant, de l'article 8 et de l'annexe V de la directive 2002/49/CE, soit défini; (ii) les mesures envisageables pour réduire les répercussions des nuisances sonores soient déterminées; (iii) le rapport coût-efficacité probable des mesures d'atténuation du bruit soit évalué de manière approfondie; (iv) les mesures, compte tenu de l'intérêt public en matière de transport aérien en ce qui concerne les perspectives de développement de leurs aéroports, soient sélectionnées sans nuire à la sécurité; (v) les parties prenantes soient consultées en toute transparence sur les mesures prévues; (vi) les mesures soient adoptées et des informations suffisantes à leur égard soient prévues; (vii) les mesures soient mises en oeuvre; et (viii) un mécanisme de recours en cas de contentieux soit prévu.

L'annexe V de la directive 2002/49/CE précise pour les plans d'actions à mettre à jour au minimum tous les cinq 5 ans :

Parmi les actions que les autorités compétentes peuvent envisager dans leurs domaines de compétence respectifs figurent par exemple: (i) la planification du trafic, (ii) l'aménagement du territoire, (iii) les mesures techniques au niveau des sources de bruit, (iv) la sélection de sources plus silencieuses, (v) la réduction de la transmission des sons, (vi) les mesures ou incitations réglementaires ou économiques.

Chaque plan d'action devrait comporter des estimations en termes de diminution du nombre de personnes touchées (gêne, perturbation du sommeil ou autre).

La mise en oeuvre de l'approche équilibrée passe ainsi par la réduction du nombre de personnes survolées, qui s'obtient en privilégiant la répartition des couloirs de vol sur les zones les moins densément peuplées.

Les mesures qui visent à réduire le niveau de bruit doivent être sélectionnées 'sans nuire à la sécurité'. Cela ne peut être le cas lorsque plusieurs centaines de milliers de personnes restent survolées au décollage.

Pour l'aéroport de Zaventem, les mesures suivantes doivent être analysées en détail dans le cadre de l'approche équilibrée :

1. La suppression de la route du canal, qui survole 400,000 personnes de jour comme de nuit alors que des alternatives existent.
2. L'utilisation préférentielle de la piste 19 pour tous les décollages vers le sud, et pour réduire ainsi par un facteur 10 le nombre de personnes survolées.
3. Le recul de 2,000 mètres de la piste 25L, un investissement minime au regard de celui dans les aéroports.
4. Le rachat des habitations et l'indemnisation des riverains se trouvant dans les couloirs de vol à proximité de l'aéroport.
5. L'arrêt des vols entre 22h et 7h, pour un impact économique minime si les transferts d'activités sont correctement menés.

Nous espérons que votre chef de Cabinet, Madame Offergeld, aura à coeur de repréciser auprès de ses équipes, et en particulier des personnes ayant assisté à la réunion (Madame Dominique Laurent ainsi que Messieurs Colson, Dufrane et Heins) l'objectif et les méthodes de l'approche équilibrée. Nous vous remercions d'attirer leur attention sur ce sujet important pour la santé de tous les habitants de l'agglomération Bruxelloise.

Nous vous remercions également de constater que l'approche équilibrée traite essentiellement de la pollution sonore sans intégrer un autre aspect important de santé publique: la pollution aux particules fines et ultra-fines. Il vous appartiendra également de traiter ce problème, qui résulte de la trop grande proximité de l'aéroport de Zaventem à l'agglomération Bruxelloise.

Et vous prie de bien vouloir agréer, Madame La Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Jean-Noel Lebrun
Speaker, Coeur-Europe

Bruxelles, le 14 Janvier 2016