



**La Vice-Première Ministre,
Ministre de l'Intérieur
et de l'Égalité des chances**

Bruxelles, le 11 avril 2014

Madame, Monsieur,

Votre message concernant le nouveau plan de survol aérien m'est bien parvenu et a retenu toute mon attention.

Avant toute autre chose, je veux insister sur le fait que je comprends sincèrement votre frustration, faisant moi-même partie des « nouveaux survolés ». J'ai conscience du désagrément que causent les nuisances sonores des avions. Vos interrogations sont légitimes et très compréhensibles vu la complexité et les contraintes opérationnelles induites par les activités aéronautiques autour de Bruxelles.

Les nouvelles routes ne font en aucun cas partie d'un soi-disant « plan Wathelet » puisque ces routes ont été fixées en 2008 et 2010 lorsque Melchior Wathelet n'était pas encore Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Les accords aéroportuaires ont en effet été conclus lors des Conseils des Ministres du 19 décembre 2008 et du 26 février 2010. **Tous les partis francophones qui faisaient alors partie du gouvernement, à savoir le FDF, le MR, le PS et le cdH, ont approuvé ces accords** que Monsieur Gosuin met en cause aujourd'hui - contrairement à ses collègues FDF satisfaits des changements opérés par ce plan - alors qu'il avait écrit, le 4 juillet 2012, au Secrétaire d'Etat à la Mobilité pour lui en demander l'application.

Comme pour la mise en œuvre des réformes institutionnelles, le Secrétaire d'Etat - Melchior Wathelet - n'a donc eu aucune marge de manœuvre dans l'exécution de ces accords.

Ces accords de 2008-2010 reposent sur le principe d'une meilleure répartition des vols au départ principalement des pistes préférentielles 25R (plutôt qu'une dispersion utilisant toutes les pistes en fonction de plages horaires) en privilégiant si possible le

survol des zones les moins densément peuplées et des zones d'équipements (Canal, Ring, zonings industriels, autoroutes, forêts, etc.) par des trajectoires qui permettent de survoler les premières habitations que quand l'avion est le plus haut possible. Ces principes permettent, globalement, de réduire les nuisances sur l'ensemble du territoire et aussi de diminuer les nuisances qui étaient concentrées exclusivement sur les mêmes zones notamment l'Est de Bruxelles avec 43% des décollages de la R25.

L'application de ces accords a pour effet que - tous décollages et atterrissages confondus sur toutes les pistes -, l'Est de Bruxelles conserve 19% des survols, le Sud est concerné par 12% des vols, le Canal 5% (dont tous les gros porteurs), l'Ouest (Ring) 5% et le Nord 13% (les 46% restants étant principalement des atterrissages au-dessus des zones non édifiées à l'Est des pistes parallèles 25). En raison des impératifs de sécurité de Belgocontrol (virage imposé à 1700 pieds au lieu de 2200) et de l'évolution des choix de destination des compagnies, certains effets non existant au moment de la conclusion de l'accord ont été observés et il s'avère indispensable de diminuer les nuisances des nouveaux quartiers survolés.

A côté de ces accords, des avancées considérables ont par ailleurs déjà été réalisées afin de diminuer l'impact sonore global du trafic aérien sur lesquelles il ne faut évidemment pas revenir : forte réduction du trafic de nuit (de 35.000 à 25.000 en 2007 puis à 15.000 vols annuels de nuit en 2013), limitation des nuisances sur l'Oostrand qui avait 43 pc des nuisances, fin de la route Chabert, limitation du niveau de bruit individuel des avions (QC-Quota de Bruit) de nuit, le matin, en journée et en soirée, instauration de plages horaires sans aucun décollage de nuit principalement le week-end, amélioration technique des appareils (diminution du bruit produit par chaque avion), sans parler de la réduction globale du trafic aérien (de 325.000 vols annuels en 2000 à 215.000 aujourd'hui).

Par ailleurs, ce dossier a toujours dû être décidé via un consensus avec les partis néerlandophones, ce qui ne simplifie pas la situation car tant que les partis néerlandophones n'acceptent pas plus de survols vers le Nord, la contrainte est, depuis des dizaines d'années, de répartir les nuisances entre Bruxellois.

Ce dossier est particulièrement difficile principalement pour les personnes qui subissent les nuisances. Il mérite que le débat soit mené le plus sereinement possible sans manipulation électorale ou instrumentalisation politicienne.

Comme je l'ai déjà dit à la RTBF et à Télé Bruxelles à plusieurs reprises, je considère que les nouvelles routes doivent être adaptées pour diminuer les nuisances collectives.

Je suis dès lors bien évidemment très désireuse depuis le début de trouver de nouvelles solutions consensuelles à court terme en vue de diminuer les nuisances des nouvelles

zones concernées sans pour autant revenir à la situation antérieure pour l'Oostrand et, à moyen terme, de trouver des solutions structurelles collectives ambitieuses mais qui ne montent pas les Bruxellois les uns contre les autres comme certains ne défendant qu'une vision purement locale essaient de le faire.

Hier, j'ai invité le secrétaire d'Etat et les associations de riverains et nous avons répété notre ouverture à adapter la mise en œuvre de l'accord qui soulage certes un grand nombre de personnes, mais entraîne de nouvelles nuisances sur certaines autres.

Nous avons répété que le but n'est pas d'opposer les intérêts des Bruxellois entre eux mais de trouver des solutions consensuelles entre tous et de soulager les nouvelles nuisances. Nous avons affirmé notre volonté de trouver de nouvelles solutions consensuelles à court et moyen termes sans pour autant revenir à la situation antérieure pour l'Oostrand.

La réunion a en tout cas démontré que la majorité des organisations représentatives des citoyens sont contre le moratoire car il ferait perdre tous les avantages octroyés (retour route Chabert, retour des atterrissages sur Brabant wallon, survol de l'Oostrand, route du ring repasse sur Bruxelles, fin des normes de vent, etc.). Par contre, le but est de soulager ou supprimer les nouvelles nuisances mais la quasi-totalité des organisations ne veut pas que ce soit en renvoyant les contraintes sur d'autres localités proches, ce qui montre que le problème est complexe.

Melchior Wathelet et moi-même avons mis hier sur la table plusieurs propositions à court et moyen termes :

1. A court terme :

- renforcer le contrôle interne du respect des routes assorti de sanctions via l'adaptation du projet de loi sur les procédures aériennes;
- aboutir le plus rapidement possible à un allongement du dispositif de la nuit sur la tranche horaire de 22h à 7h au lieu de 23h-6h ;
- demander à la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, d'installer urgemment des sonomètres dans les communes les plus exposées pour objectiver les nuisances dans les communes les plus touchées et permettre des solutions équitables et consensuelles ;
- renforcer la transparence en temps réel des informations relatives aux survols à l'égard des riverains via le site internet du médiateur ; c'est d'ores et déjà inclus dans le contrat de gestion conclu ce 4 avril 2014 avec Belgocontrol.

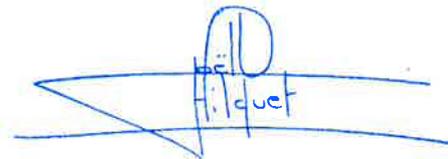
Melchior Wathelet déposera déjà pour le prochain Conseil des ministres des propositions pour soulager les nuisances à savoir l'allongement du dispositif de nuit de 22h à 7h au lieu de 22h à 6h, certaines propositions d'adaptations techniques de routes alternatives pour soulager les nuisances nouvelles et le projet de loi sur l'organe de contrôle.

2. A moyen terme :

Nous avons proposé de mettre sur pied dès maintenant un groupe de travail réunissant toutes les associations de riverains en présence du médiateur et du Président du comité de direction du SPF Mobilité afin de préparer des pistes consensuelles entre Bruxellois à moyen et long termes en vue de la négociation des prochains accords de gouvernement. Les associations ont accepté d'y participer et la première réunion aura lieu jeudi avec un timing, une méthode et la liste des thèmes.

Nous avons dit que nous voulions faire de la stratégie de diminution importante du survol de Bruxelles une condition d'accord de gouvernement, notamment suite au résultat du groupe de travail cité ci-dessus et des nuisances y associées, une condition d'accord de gouvernement. Cela impliquera notamment l'adoption de la législation relative à l'organe de contrôle, une amélioration des plans de survol, la diminution des nuisances, des normes de bruits de QC par avion, des solutions structurelles notamment en matière d'allongement des pistes ainsi que la pérennisation des points cités ci-dessus, le déplacement de l'activité cargo, charter et low cost vers les aéroports spécialisés en la matière.

En restant à votre entière disposition, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma parfaite considération.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Milquet', with a stylized flourish above it.

Joëlle MILQUET