

**Revendications des associations de riverains Awacss ( Wezembeek-Oppem), Wake-Up Kraainem et UBCNA relatives au survols aux alentours de l'aéroport de Bruxelles National.**

Juin 2009

Pratiquement totalement entouré de zones densément peuplées<sup>1</sup>, **l'aéroport de Bruxelles-National nuit gravement à la santé et à la sécurité des citoyens** : les limites de l'acceptable sont dépassées !

Il est tout à fait inacceptable, qu'à l'heure actuelle, on se borne à viser uniquement le développement économique, sans prévoir la moindre mesure de protection des populations environnantes. Cette attitude est à l'antipode du développement durable et citoyen de l'aéroport et rompt totalement le "**juste équilibre entre les intérêts en cause**"<sup>2</sup> de l'aéroport et des riverains.

Il est scandaleux qu'à ce jour, pas le moindre Euro n'ait été investi ni dans l'expropriation, ni dans l'isolation des habitations sinistrées par la pollution aérienne. Aucune politique d'aménagement du territoire n'a été mise en oeuvre en faveur des riverains et les investissements portent toujours et uniquement sur les réseaux routier et ferroviaire autour de l'aéroport mais jamais sur la protection des habitants.

Nous ne sommes pas prêts à laisser sacrifier la vie de milliers de citoyens de **Bruxelles, du Brabant wallon et du Brabant flamand** au nom d'un développement économique anarchique qui méprise totalement l'environnement **et** la santé !

Nous demandons avec insistance aux autorités compétentes - tant au niveau régional qu'au niveau fédéral - de prendre de toute urgence les indispensables mesures d'**expropriation volontaire et d'isolation acoustique des habitations touchées et de limiter les activités polluantes**. Nous ne pouvons plus accepter – même dans ces temps de crise économique – que les citoyens soient encore et toujours les oubliés dans ce dossier !

Il est évident que Bruxelles National doit avoir un statut d'aéroport de jour pour passagers où **ni les vols de nuit, ni le low cost, ni les vols cargo** n'ont leur place. Une limitation à **250.000 mouvements par an** s'impose vu la situation urbaine de cet aéroport.

Et « last but not least » : Il est temps que les principes «**bonne gouvernance**» et «**transparence**» soient appliqués par les responsables publics et privés. Il est anormal qu'un nouveau terminal d'embarquement (terminal low cost) puisse être aménagé sans permis d'environnement et/ou permis de bâtir en bafouant explicitement les arrêts de la Cour Européenne de Justice<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Hormis les zones non aedificandi sous les couloirs d'approche des pistes 25R/L

<sup>2</sup> Arrêt du Conseil d'Etat N°187.998 du 17 novembre 2008.

<sup>3</sup> Arrêt de la Cour européenne de justice du 28 février 2008 cc l'application de la Directive 85/337/CEE - Abraham / Région wallonne et consorts

Voici un récapitulatif plus technique de nos **revendications parfaitement justifiées et raisonnables** que nous demandons avec insistance aux différents gouvernements de mettre en oeuvre en plus d'une politique d'aménagement du territoire avec expropriations volontaires et isolation.

## **Vols de jours :**

### **Décollages :**

**Les pistes parallèles 25R et 25L doivent être préférentielles**, 25R pour les décollages, 25L et 25R pour les atterrissages. Dans cette configuration, les décollages sont naturellement répartis entre des vols avec virage à gauche vers l'Oostrand (1 route aérienne), des vols avec virage à droite vers le Noordrand (4 routes aériennes), et des vols tout droit sur Bruxelles centre.

Toutefois, les vols virant à gauche - qui représentent plus de la moitié des décollages à partir de la piste 25R – doivent être répartis sur plusieurs trajectoires vers l'Oostrand car la concentration actuelle sur un seul couloir jusqu'à Huldenberg cause une surcharge concentrée des nuisances. Cette surcharge n'est d'ailleurs jamais comptabilisée dans les méthodes de calcul des courbes isophoniques.

Rappelons que l'utilisation de la piste 20 – plus courte et croisant les pistes parallèles 25R et 25L – est toujours imposée pour les décollages tous les samedis de 16.00h à 23.00h et tous les dimanches de 06.00h à 16.00h conjointement avec des décollages sur la 25R. L'utilisation de la courte et ascendante piste 20 pour les décollages diminue inutilement les marges de sécurité, surtout pour les avions gros porteurs, alors qu'une piste plus longue est disponible ! Ne l'oublions pas, l'accident du Boeing 747 Kalitta n'aurait sans doute pas eu lieu s'il avait décollé de la piste 25R, car l'avion sur cette piste plus longue aurait pu s'arrêter et ne se serait pas cassé en deux en bout de piste ! **La piste 02/20, tant pour les atterrissages que pour les décollages doit retrouver son statut de piste secondaire**, utilisée uniquement lorsque les conditions de météo l'exigent ou lorsque les pistes 25 sont indisponibles pour cause de travaux.

### **Atterrissages :**

**Les atterrissages par les pistes 25R et 25L permettent d'atterrir sans déranger la population**. En effet depuis les années 50, les zones d'approche sont inscrites au plan de secteur comme « zones non aedificandi », c'est à dire zones non constructibles. A cette époque déjà, il paraissait évident de réserver des couloirs d'atterrissages ! Il semble qu'on l'ait oublié.

Contrairement aux pistes d'atterrissages 25R et 25L, la route amenant à la piste 02 survole des quartiers densément peuplés, qui eux n'ont jamais été inscrits au plan de secteur comme étant des zones non constructibles ! Rappelons aussi que l'utilisation de cette piste a été triplée depuis 2004 ! Or, un arrêt définitif de la Cour d'appel de

Bruxelles du 17 mars 2005 impose à l'Etat belge de réinstaurer les conditions d'utilisation de cette piste d'avant 2004. Cet arrêt n'a jamais été respecté par l'Etat qui s'estime au-dessus des lois et de la justice.

Rappelons également qu'en cas d'utilisation de la 02, ce sont en moyenne 250 atterrissages par jour qui rasant les toits des habitations depuis le Brabant wallon jusqu'à Sterrebeek en passant par Woluwé St Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppem à une altitude d'à peine 250 mètres avec des niveaux de bruit qui seraient largement sanctionnés s'ils émanaient d'une simple discothèque ! Pendant la nuit, 30 à 40 avions rendent impossible le moindre sommeil.

Car si le Gouvernement Fédéral a bien réduit de 25.000 à 16.000 le nombre de décollages de nuit par an, il n'a pris absolument aucune mesure pour limiter le nombre d'atterrissages. Il a ainsi, indirectement favorisé le trafic low cost pour lequel un atterrissage de nuit permet une rotation supplémentaire avec un départ avant 23:00 et un retour à n'importe quel moment de la nuit pour recommencer une nouvelle journée dès 06:00 du matin.

### **Normes de vent :**

Dans l'optique de la répartition des nuisances aériennes telle que définie par le Gouvernement fédéral, tout en sauvegardant les marges de sécurité aérienne, il faut favoriser les décollages à partir de la piste 25R. Afin de permettre aux pistes parallèles 25R et 25L de jouer pleinement leur rôle de pistes préférentielles offrant la meilleure répartition et la meilleure sécurité, les normes de vents antérieures doivent être réinstaurées. De 1973 à 2003, les normes de vents ont été – non sans raison – inchangées à Bruxelles National, les avions atterraient et décollaient parfaitement avec un **vent arrière de 8 nœuds. Les rafales n'entraient pas en considération dans le calcul du vent arrière.** Pendant ces 30 années il n'y a eu aucun problème de sécurité et pourtant les avions étaient moins performants que les avions actuels.

Pour les atterrissages, les normes de vents appliquées de 1973 à 2003 faisaient en sorte que les avions atterraient presque toujours par les pistes 25, au – dessus de zones non constructibles prévues à ce effet. Modifier les normes de vent comme on l'a fait depuis 2004 a eu comme effet direct une multiplication par presque 3 de l'utilisation de la piste d'atterrissages 02. Cette route d'atterrissage fait tellement de tort aux populations survolées qu'elle a été surnommée "**route de la torture**".

Il s'avère également que de nombreux problèmes se posent au niveau du **calcul des rafales de vent et du choix des pistes qui en découle.** Belgocontrol inclut les rafales de vent dans ses calculs et modifie le choix des pistes sur base de prévisions et non sur base de la réalité du vent. Or les prévisions de vent et de rafales de Belgocontrol s'avèrent très souvent erronées.

La définition officielle d'une rafale de vent est la suivante :

« Une rafale de vent est une variation par rapport à la vitesse moyenne du vent au cours des 10 dernières minutes lorsque la vitesse maximale du vent dépasse d'au moins 20km/h<sup>4</sup> la vitesse moyenne du vent»<sup>5</sup>. Curieusement ici à Bruxelles National, un rafale de vent peut être égal à un nœud... et la sélection des pistes se fait sur base de ces mêmes calculs. Pas étonnant que l'utilisation de la piste 02 soit ainsi triplée.

**Nous insistons pour la sélection des pistes se fasse sur base des vents réels en tenant compte des rafales comme décrites dans la définition officielle.**

Notons enfin que les habitants du Brabant wallon, de l'est de Bruxelles et de l'Oostrand qui sont victimes et des nuisances de plus de la moitié des décollages de la 25R + les décollages de la 20 + tous les atterrissages de la piste 02, ne peuvent en aucun cas accepter que les atterrissages soient concentrés sur la même piste 02 **ET** par vent de Nord, **ET** par vent de Nord-Est **ET** par vent d'Est **ET** même souvent par vent de Sud-Est ! C'est purement et simplement inacceptable !

**Vols de nuit**

Notre position a toujours été la même et ne changera jamais : vu la situation urbaine de cet aéroport, **autoriser les vols de nuit est une atteinte grave à la santé des citoyens et est indigne d'une société moderne.**

Nous nous battons toujours pour une suppression totale des vols de nuits entre 23.00h et 07.00h du matin en application de réglementation européenne sur la nuit environnementale.

**Autorité de contrôle indépendante**

Au vu des récentes années, nous pensons que l'administration du contrôle aérien n'a aucune indépendance vis-à-vis du pouvoir politique, c'est pourquoi, nous demandons que soit créée une **autorité de contrôle indépendante avec pouvoir de sanction** dont les missions seraient de veiller à la correcte application des règles et normes fixées pour le transport aérien, notamment pour ce qui concerne le bruit, le respect des routes, des taux de montée et de descente, les horaires de décollage et d'atterrissage.

---

<sup>4</sup> 20 km/h donne 10 nœuds en termes aéronautiques

<sup>5</sup> Définition de l'OACI