

Tempête sur l'Oostrand n° 134

Programmes électoraux « nuisances aériennes »

Veillez trouver ci-après une tentative de comparaison, point par point, des programmes de 4 partis francophones en la matière.

Entendu, on ne se détermine pas politiquement sur la seule question des nuisances aériennes, encore que ... si elles vous pourrissent véritablement la vie...

Constatons pour commencer que les riverains ont réussi à éveiller l'attention de tous les partis politiques francophones et que le débat a été ensuite bien médiatisé, depuis la défenestration d'Isabelle Durant (Ecolo) de son ministère, la rentrée en fanfare de Bert Anciaux (SPa-Spirit) avec son Plan de Dispersion, suivi de son collègue Renaat Landuyt et les péripéties qui suivirent, dont 21 procès gagnés par les riverains.

Rappelons aussi que l'actuel gouvernement fédéral MR – PS avait accepté d'adopter ce funeste plan dans son projet de gouvernement.

En bref, le MR, le PS, Ecolo et le cdH soutiennent à présent les riverains dans leurs revendications. Avec des nuances, idéologiques parfois, et des oublis. Et en dernière minute pour le PS qui s'était toujours fait très discret en cette matière.

Les riverains sont donc à présent soutenus -en paroles- avant les élections, alors que les ministres¹ des partis au pouvoir n'ont rien fait en leur faveur pendant la législature...

Restera donc à voir ce qu'il en adviendra après les élections. Qui peut savoir à qui faire confiance ?

Trois questions se posent : quels partis seront au pouvoir et comment résisteront-ils au bloc néerlandophone alors que notre problème sera sans doute inclus dans un « package » communautaire ? Quel élu défendra spécifiquement et efficacement nos revendications ? (A vous de le trouver, il y a des candidats.)

Tentons de comparer les programmes avec les données en notre possession. Notons d'emblée que le programme du MR envisage le problème d'une altitude assez élevée et qu'il ne s'encombre dès lors pas de détails, qui sont pour nous toutefois très importants car, comme souvent, « le diable est dans les détails ! »

Nous prendrons ci-après comme base le programme du cdH, détaillé en 12 points, la liste des autres partis étant moins fournie. Notez que le programme complet de chaque parti est repris après cet essai de comparaison, forcément un peu bancal. Sachez que l'auteur ne s'est vendu à aucun parti ! Il publiera les éventuelles mises au point officielles des partis en cas d'erreur flagrante.

Et n'oubliez pas :

IMPORTANTE RENCONTRE-DEBAT:

Elections législatives: la fin du plan de dispersion ?

Le Dimanche 3 juin à partir de 18h

Centre communautaire de Joli Bois

Avenue du Haras, 100 à 1150 Bruxelles

N.B. : Un représentant de chaque parti politique démocratique prendra position au nom de son parti sur son programme en matière de nuisances aériennes.

¹ Citons Peggy Cortois, administratrice-déléguée de l'UBCNA dans l'interview donnée à la Tribune de Bruxelles : « ...les ministres Anciaux et Landuyt laissent volontairement pourrir ce dossier afin d'échanger la fin de leur plan de dispersion contre une éventuelle avancée régionaliste ou séparatiste. L'aéroport n'est pas un objet de marchandage mais un outil économique, ce ne sont pas les riverains qui jouent avec l'enjeu de l'aéroport mais bien les politiques par leur non-décision. »

1^{ère} partie : comparaison des programmes, point par point.

Par « copier-coller » des paragraphes des programmes politiques repris aux pages 6 à 9.

1.- Plan de dispersion.

cdH : Tenir compte de la densité de population des zones survolées et abandonner le principe de dispersion des nuisances des vols de jour comme des vols de nuit ;

MR : En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-national, en revenir à la situation en matière de plans de vol antérieure à 1999 et par la suite réaliser un cadastre de bruit avant toute proposition de modification du survol de zones habitées.

Ecolo : La prise en compte du critère de densité de population dans le choix des routes aériennes afin qu'un minimum de personnes soient survolées et qu'une politique d'isolation ou d'indemnisation puisse voir le jour ;

PS : La suppression immédiate de l'actuel Plan de dispersion des vols au-dessus de Bruxelles et de sa périphérie.

Commentaire : seuls deux partis indiquent clairement comme principe premier, démocratique et essentiel, celui de « densité de population ». Le MR est le seul à rappeler l'engagement de ce gouvernement de procéder à un « cadastre du bruit ». Curieusement, Ecolo ne spécifie pas la suppression du Plan de dispersion à Bruxelles.

2.- Idem.

cdH : Revenir au schéma des trajectoires de vol qui prévalait avant le Plan Anciaux ;

MR : voir ci-dessus.

Ecolo : voir ci-dessus

PS : voir ci-dessus.

3.- Vols de nuit.

cdH : Diminuer progressivement le plafond des mouvements nocturnes en saisissant l'opportunité du départ de certains opérateurs actuels. Les survols nocturnes résiduels devront être localisés au-dessus des zones moins densément peuplées situées dans l'axe des pistes principales, ce qui permettra d'indemniser et d'isoler les zones les plus durement touchées. A cette fin, il est nécessaire de réactiver le fonds FANVA, à charge de BAC de percevoir, auprès des compagnies aériennes, les taxes nécessaires pour alimenter ce fonds d'indemnisation sur base du principe « pollueur-payeur » ;

MR : Rien de spécifique.

Ecolo : transformer l'aéroport de Bruxelles-National en aéroport d'affaires, principalement, ouvert le jour.

PS : Rien de spécifique. Prévoit un fond d'indemnisation (voir page 6).

Commentaire : Aucun parti ne met à son programme la fermeture de l'aéroport la nuit, comme cela se fait dans bien d'autres aéroports européens. On peut supposer que le PS pense aux emplois à conserver et le MR à l'économie.

4.- Normes de vent.

cdH : Respecter le statut de piste subsidiaire de la 02/20 et appliquer les normes de vent historiques telles qu'elles étaient en vigueur en 1999 et respecter la définition officielle de la « rafale de vent » ;

MR : Rien de spécifique.

Ecolo : Le rétablissement des normes de vent en vigueur avant le plan de dispersion.

PS : Le rétablissement des normes de vent en vigueur avant la mise en place du Plan de Dispersion qui ont toujours permis une utilisation sécurisée des pistes pendant plusieurs décennies.

Commentaire : « Attention, le diable est dans les détails ! »

*Qu'à l'instar du cdH, tous les partis sachent qu'il est **essentiel** pour les riverains des communes de l'est bruxellois – et jusqu'à La Hulpe- et bien sûr aussi dans la périphérie est, que les normes de vent reviennent à celles de 1999 et que les « rafales de vent » soient celles prévues par l'aéronautique plutôt que livrées à l'arbitraire du ministre fédéral en charge.*

Les ministres de la Mobilité Anciaux et Landuyt ont profité de leur compétence (doit-elle leur rester ?) pour les définir de manière telle que les transferts de survols du Noordrand à l'Oostrand ont rendu la situation parfaitement inéquitable ! (Voir les données d'AMINAL)

*Profitions de ce paragraphe pour demander des statistiques correctes, représentatives des nuisances subies par les riverains : **diluer**, comme on le fait à présent, des « épisodes de bruit » infernaux (piste 02-20) dans des moyennes de bruit annuelles fausse la réalité des souffrances des riverains qui les subissent. Il conviendrait de distinguer les nuisances « acceptables » des nuisances intolérables même si ces dernières ne sont pas quotidiennes.*

5. Compétences fédérales et régionales.

cdH : Respecter la répartition des compétences entre les Régions et l'État fédéral et assumer pleinement les compétences en matière d'utilisation des pistes et de trajectoire de vol au niveau du pouvoir fédéral ;

MR : Rien de spécifique mais toutefois le MR prévoit :

Conclure un accord de coopération entre les trois Régions et l'Etat Fédéral afin de mettre en œuvre une politique de développement durable de l'aéroport (notamment un Institut Indépendant de Contrôle des Nuisances sonores doté d'un vrai pouvoir de sanction).

Ecolo : rien de spécifique.

PS : rien de spécifique.

Commentaire : les riverains craignent que « refédéraliser » toutes les compétences revienne à donner de facto le pouvoir de décision à la Flandre, à commencer par la suppression des normes de bruit bruxelloises !

6. Nombre de mouvements d'avions par an.

cdH : Fixer un plafond raisonnable aux activités aériennes au départ et à l'arrivée de l'aéroport. Le cdH souligne qu'il est opposé au dépassement du plafond actuel de 250.000 vols diurnes et nocturnes par an ;

MR : Rien de spécifique.

Ecolo : Rien de spécifique.

PS : Rien de spécifique.

Commentaire : Ne rien dire revient à accepter le Plan START flamand et faire passer les mouvements d'avions de 250.000 à 450.000 par an. Inacceptable de la part des autres partis !

7. Durée de la « nuit ».

cdH : Etendre la période de nuit de 23h à 7h du matin au lieu de 6h ;

MR : Rien de spécifique.

Ecolo : L'extension des limites d'exploitation et des procédures de vol en vigueur la nuit jusque 7h00 du matin ;

PS : L'extension des limites d'exploitation et des procédures de vol en vigueur la nuit jusque 7h00 du matin

Commentaire : il existe un accord virtuel entre le Fédéral et les deux Régions à ce propos.

8. Sanctions.

cdH : Consacrer un système efficace de sanctions en matière de bruit. La validité juridique des arrêtés « Bruit » de la Région bruxelloise a été validée par la Cour de Cassation. La Région bruxelloise doit pouvoir sanctionner si le constat est fait qu'il y a violation de ses réglementations

MR : Voir point 5.

Ecolo : Rien de spécifique mais il ajoute : le respect immédiat et inconditionnel des décisions de justice ;

PS : Rien de spécifique.

Commentaire : on suppose que les partis qui n'en parlent pas n'imaginent pas pour autant un organisme de contrôle dénué de pouvoir de sanction. Mieux vaut le dire toutefois !

9. Synergie entre aéroports.

cdH : Développer les synergies avec les aéroports régionaux ;

MR : Rien de spécifique.

Ecolo : Rien de spécifique.

PS : Rien de spécifique.

10. Lutte contre le bruit.

cdH : Réduire les nuisances sonores à la source en agissant sur le volume global des émissions sonores (en Quota Count) et sur celui des QC individuels de chaque avion. Par exemple, la limite devra être portée à un QC maximal de 4 pour les avions qui utiliseraient la route du Canal de nuit ;

MR : L'accord de coopération prévoira, outre une diminution substantielle des nuisances sonores, une répartition équitable des retombées économiques que ce soit en terme d'emploi ou de recettes fiscales.

Ecolo : Rien de spécifique.

PS : Rien de spécifique mais : la modification de certaines routes aériennes et en particulier de la route Chabert qui traverse Bruxelles de part en part et survole les zones les plus densément peuplées

Commentaire : 1) Il est évident qu'il faut traquer le bruit à sa source. Oubli de certains.

2) Une route aérienne qui survole toute une ville au décollage est une aberration.

3) on ne peut toutefois s'empêcher d'évoquer ici le « principe de densité d'électeurs » pratiqué ici ouvertement par le PS qui a toujours ignoré l'Oostrand, réputé bourgeois.

11. Contrôle.

cdH : Créer un institut indépendant de contrôle des nuisances aériennes ;

MR : Faire en sorte que la problématique des nuisances acoustiques se fasse sur la base des « meilleures pratiques ». Ceci implique que l'aéroport de Bruxelles-national se dotera d'un système de gestion des nuisances sonores semblable à celui de l'aéroport de Liège-Bierset.

Ecolo : La mise en place d'un Institut de contrôle indépendant, financé par les clients de l'aéroport, qui aura pour mission d'informer, de répondre aux plaintes, d'objectiver les mesures de bruit, de contrôler le respect des restrictions d'exploitation, des procédures, des taux de montée, de l'altitude de virages, de l'utilisation des pistes en fonction des normes de vent et du système préférentiel et d'appliquer des sanctions en cas de non-respect des règles fixées

PS : La mise en place d'un Institut indépendant dont les missions seraient notamment l'établissement d'une cartographie du bruit objective, l'élaboration d'un plan à long terme de réduction des nuisances et l'adoption de mesures destinées à indemniser les personnes les plus touchées en vue de permettre l'insonorisation de leur habitation et, le cas échéant, leur relogement

Commentaire : la mise en place de cet Institut Indépendant faisait partie du programme du gouvernement en place.

12. Délocalisation de l'aéroport.

cdH : Mettre à l'étude la possibilité de construire un nouvel aéroport national en dehors de toute zone urbaine.

Commentaire : on peut supposer que les autres partis jugent utopique de rassembler les milliards nécessaires et surtout d'imaginer que la Flandre renoncerait à son troisième pôle de développement économique, un nouvel aéroport ne pouvant trouver l'espace nécessaire qu'en Wallonie.

Normes de bruit :

MR : Encourager la collaboration entre Régions pour harmoniser les normes de bruit et ainsi éviter toute forme de « dumping environnemental » entre aéroports.

Commentaire : seul le MR évoque ce problème crucial.

Développement des aéroports du pays :

MR : Planifier le développement des aéroports conformément aux principes de développement durable.

Commentaire : seul le MR évoque cet aspect stratégique.

Financement des mesures d'indemnisation.

PS : La mise en place d'un plan global pour financer des mesures d'insonorisation ou d'indemnisation des personnes survolées

Commentaire : seul le PS demande la mise en place d'un financement (public) tandis que le cdH prévoit de taxer les compagnies (vols de nuit) et que le MR et Ecolo n'en parlent pas ou plus.

2^{ème} partie : les programmes du cdH, du MR, d'Ecolo et du PS.

cdH <http://www.gauthiervanoutryve.be/Prog.htm>

Le cdH propose de :

1. Tenir compte de la densité de population des zones survolées et abandonner le principe de dispersion des nuisances des vols de jour comme des vols de nuit ;
2. Revenir au schéma des trajectoires de vol qui prévalait avant le Plan Anciaux ;
3. Diminuer progressivement le plafond des mouvements nocturnes en saisissant l'opportunité du départ de certains opérateurs actuels. Les survols nocturnes résiduels devront être localisés au-dessus des zones moins densément peuplées situées dans l'axe des pistes principales, ce qui permettra d'indemniser et d'isoler les zones les plus durement touchées. A cette fin, il est nécessaire de réactiver le fonds FANVA, à charge de BAC de percevoir, auprès des compagnies aériennes, les taxes

nécessaires pour alimenter ce fonds d'indemnisation sur base du principe « pollueur-payeur » ;

4. Respecter le statut de piste subsidiaire de la 02/20 et appliquer les normes de vent historiques telles qu'elles étaient en vigueur en 1999 et respecter la définition officielle de la « rafale de vent » ;

5. Respecter la répartition des compétences entre les Régions et l'État fédéral et assumer pleinement les compétences en matière d'utilisation des pistes et de trajectoire de vol au niveau du pouvoir fédéral ;

6. Fixer un plafond raisonnable aux activités aériennes au départ et à l'arrivée de l'aéroport. Le cdH souligne qu'il est opposé au dépassement du plafond actuel de 250.000 vols diurnes et nocturnes par an ;

7. Etendre la période de nuit de 23h à 7h du matin au lieu de 6h ;

8. Consacrer un système efficace de sanctions en matière de bruit. La validité juridique des arrêtés « Bruit » de la Région bruxelloise a été validée par la Cour de Cassation. La Région bruxelloise doit pouvoir sanctionner si le constat est fait qu'il y a violation de ses réglementations ;

9. Développer les synergies avec les aéroports régionaux ;

10. Réduire les nuisances sonores à la source en agissant sur le volume global des émissions sonores (en Quota Count) et sur celui des QC individuels de chaque avion. Par exemple, la limite devra être portée à un QC maximal de 4 pour les avions qui utiliseraient la route du Canal de nuit ;

11. Créer un institut indépendant de contrôle des nuisances aériennes ;

12. Mettre à l'étude la possibilité de construire un nouvel aéroport national en dehors de toute zone urbaine.

MR extrait du programme 2007 – Thème : le développement durable. E2 Politique aéroportuaire : diminuer les nuisances sans nuire à l'activité.

□ **Aéroport de Bruxelles-National** : 250.000 mouvements aériens en 2003, 15 millions de passagers, et près de 20.000 emplois générés par l'activité aéroportuaire.

□ Plan de dispersion provisoire : le plan de dispersion provisoire conduit à une surcharge de nuisances intolérable dans certains quartiers bruxellois et des communes à facilités. Le plan de dispersion provisoire n'est pas basé sur une analyse rationnelle et des critères objectifs ;

□ Nécessité d'un Cadastre du bruit : après des mois de discussions stériles, les Régions viennent de se mettre d'accord sur les principes théoriques d'un cadastre des bruits : aucune mesure concrète n'a été mise en oeuvre. De même, aucun accord n'existe sur

les normes de bruit ;

□ Ni le gouvernement flamand ni le gouvernement bruxellois n'ont été capable d'adopter une position commune dans ce dossier.

Nous proposons :

- Planifier le développement des aéroports conformément aux principes de développement durable.
- Encourager la collaboration entre Régions pour harmoniser les normes de bruit et ainsi éviter toute forme de « dumping environnemental » entre aéroports.
- Faire en sorte que la problématique des nuisances acoustiques se fasse sur la base des « meilleures pratiques ». Ceci implique que l'aéroport de Bruxelles-national se dotera d'un système de gestion des nuisances sonores semblable à celui de l'aéroport de Liège-Bierset.
- En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-national, en revenir à la situation en matière de plans de vol antérieure à 1999 et par la suite réaliser un cadastre de bruit avant toute proposition de modification du survol de zones habitées.
- Conclure un accord de coopération entre les trois Régions et l'Etat Fédéral afin de mettre en oeuvre une politique de développement durable de l'aéroport (notamment un Institut Indépendant de Contrôle des Nuisances sonores doté d'un vrai pouvoir de sanction).
- L'accord de coopération prévoira, outre une diminution substantielle des nuisances sonores, une répartition équitable des retombées économiques que ce soit en terme d'emploi ou de recettes fiscales.
- Favoriser la création ou le renforcement de cellules de lutte contre le bruit.

Ecolo : <http://tropdebruit.be:80/news/bruxelles-national-apres-4-annees-de-dispersion-et-d-inertie-violette-il-faut-arracher-la-page>

1. la prise en compte du critère de densité de population dans le choix des routes aériennes afin qu'un minimum de personnes soient survolées et qu'une politique d'isolation ou d'indemnisation puisse voir le jour ;
2. le respect immédiat et inconditionnel des décisions de justice ;
3. le rétablissement des normes de vent en vigueur avant le plan de dispersion ;
4. transformer l'aéroport de Bruxelles-National en aéroport d'affaires, principalement, ouvert le jour.
5. l'extension des limites d'exploitation et des procédures de vol en vigueur la nuit jusque 7h00 du matin ;
6. la mise en place d'un Institut de contrôle indépendant, financé par les clients de l'aéroport, qui aura pour mission d'informer, de répondre aux plaintes, d'objectiver les mesures de bruit, de contrôler le respect des restrictions d'exploitation, des procédures, des taux de montée, de l'altitude de virages, de l'utilisation des pistes en fonction des normes de vent et du système préférentiel et d'appliquer des sanctions en cas de non-respect des règles fixées

PS **Extrait du communiqué de presse du 26.4.07**

- la suppression immédiate de l'actuel Plan de dispersion des vols au-dessus de Bruxelles et de sa périphérie
 - le rétablissement des normes de vent en vigueur avant la mise en place du Plan de Dispersion qui ont toujours permis une utilisation sécurisée des pistes pendant plusieurs décennies
 - la modification de certaines routes aériennes et en particulier de la route Chabert qui traverse Bruxelles de part en part et survole les zones les plus densément peuplées
 - l'extension des limites d'exploitation et des procédures de vol en vigueur la nuit jusque 7h00 du matin
 - la mise en place d'un Institut indépendant dont les missions seraient notamment l'établissement d'une cartographie du bruit objective, l'élaboration d'un plan à long terme de réduction des nuisances et l'adoption de mesures destinées à indemniser les personnes les plus touchées en vue de permettre l'insonorisation de leur habitation et, le cas échéant, leur relogement
 - La mise en place d'un plan global pour financer des mesures d'insonorisation ou d'indemnisation des personnes survolées.
-