



Conférence de presse de Bruxelles Air Libre Brussel 01/04/04

Une feuille de route pour un avenir durable de l'aéroport de Zaventem

Ni la concentration maladroite des nombreuses nuisances générées par l'aéroport de Zaventem, ni leur dispersion au-dessus de quartiers anciens, densément peuplés, n'ont réussi, jusqu'ici, à définir un modèle stable, durable et acceptable pour l'aéroport.

Les stratégies à la petite semaine du gouvernement, l'opacité des décisions, le protectionnisme des uns et des autres, et l'affairisme à courte vue de son gestionnaire, ont conduit l'aéroport dans l'impasse où il réside aujourd'hui.

Les experts, les économistes, les juristes et les médecins de l'association *Bruxelles Air Libre Brussel* ont tenté d'objectiver la situation et de rechercher des solutions durables, qui tiennent compte de toutes les composantes de la situation : économie, emploi, concurrence, mobilité, environnement, sécurité et qualité de vie des riverains.

Ces 3 derniers éléments ont souvent été négligés, parce que très difficilement chiffrables et parce que la taille modeste de l'aéroport, jusqu'en 1990, limitait l'impact de ses nuisances.

« Ce sont les Bruxellois qui bloquent la situation, en contestant le survol de leur région. »

C'est vrai, tout serait tellement plus simple s'il n'y avait pas Bruxelles !

Mais voilà, la piste de décollage principale de l'aéroport s'arrête à moins de 2 Km d'une ville d'un million d'habitants, qui est là depuis bien plus longtemps que l'aéroport.

Difficile de l'oublier, si on désire exposer le moins de gens possible à ses nuisances.

Difficile aussi de l'oublier, si on veut trouver une solution durable pour y maintenir une activité aérienne, malgré l'imprévoyance de la Flandre au niveau de l'aménagement de son territoire.

Soit le gouvernement veut développer une infrastructure aérienne et un « hub » de taille européenne en Belgique, et ce n'est certainement pas à l'aéroport urbain de Zaventem qu'il peut espérer y parvenir.

Soit il veut maintenir une activité aérienne à Zaventem, et alors il doit en réduire les activités et les capacités.

Il n'y a pas d'autre choix possible. Cette feuille de route est une contribution de la société civile à la recherche d'une solution durable pour le maintien d'une activité aérienne à Zaventem.

Bruxelles Air Libre Brussel demande à chacun des partis démocratiques du pays de se prononcer sur ce plan. La synthèse de leurs réponses sera communiquée à la presse avant les élections de juin.



Un plan en 10 points pour le maintien de Zaventem

- 1. Un aéroport spécialisé dans le transport de passagers**
délestage des autres fonctions vers d'autres aéroports mieux situés
- 2. Priorité aux destinations européennes de point à point, distantes de plus de 600 Km**
une taxation dissuasive sera appliquée aux autres destinations
- 3. Fermeture de l'aéroport de 23 heures à 07 heures**
afin de garantir une nuit réparatrice aux riverains - sauf urgence humanitaire ou technique
- 4. Liaison rapide avec la gare TGV de Bruxelles Midi équipée pour l'enregistrement et l'acheminement des bagages (check-in)**
l'intermodalité des transports devra y favoriser les transports les moins polluants
- 5. Interdiction de survol de TOUTE zone densément peuplée à moins de 2.000 m. d'altitude**
c'est la règle d'application à l'intérieur du périphérique parisien, à la fois pour des raisons de sécurité et de santé publique
- 6. Politique d'aménagement du territoire destinée à RETABLIR des couloirs non habités et à maintenir les zones agricoles et industrielles**
indemnisation des personnes les plus exposées, qui doivent pouvoir s'installer ailleurs sans frais. Refus de tout permis de bâtir résidentiel, sous ces couloirs aériens prioritaires obligatoires (sauf météo exceptionnelle).
- 7. Recul des seuils de pistes et augmentation du gradient de montée**
ces 2 mesures combinées doivent contribuer à limiter le nombre de personnes survolées
- 8. Modification de la licence d'exploitation de BIAC avant cession de parts de l'Etat au secteur privé**
l'Etat renforce les contraintes environnementales et supprime l'obligation faite à BIAC de garantir un rythme 80 mouvements d'avions à l'heure, afin que l'aéroport reste supportable pour ses riverains.
- 9. Création d'une autorité indépendante**
chargée du respect des routes et procédures, cette autorité constatera et verbalisera de manière dissuasive les infractions constatées, elle fournira aussi les cartes et chiffres demandés par le médiateur pour l'aéroport
- 10. Augmentation des redevances d'atterrissage**
L'augmentation du montant des redevances, sur cette plateforme, incontournable pour l'Europe, garantira sa rentabilité, malgré la diminution du nombre de mouvements liée à sa spécialisation.



Dossier

L'Etat a mal géré son aéroport fédéral aujourd'hui il doit en assumer les conséquences

L'Etat belge a commis, au moins, 6 erreurs dans la manière dont il a géré son aéroport national depuis sa création :

1. il a effectué un très mauvais choix en installant et en développant un aéroport international à moins de 2 Km d'une ville d'un million d'habitants et face aux vents dominants (1)
2. il a mal orienté les pistes principales, toutes braquées vers la ville. (2)
3. il a manqué de prévoyance en n'imposant pas une politique d'aménagement du territoire qui garantisse le maintien de zones non résidentielles dans le Brabant flamand, qui entoure complètement l'aéroport (3)
4. il a commis l'erreur de ne jamais avoir assigné une taille maximale à cet aéroport urbain, Aucun signal n'a donc permis d'anticiper sur sa saturation environnementale et de préparer un deuxième site, mieux situé (4). A Zaventem, BIAC a toujours l'intention de doubler le nombre de mouvements pour justifier ses investissements dans une nouvelle jetée (5).
5. en 1986, il n'aurait jamais dû accepter d'ouvrir cet aéroport urbain aux vols de nuit
6. il n'a développé aucun plan d'indemnisation des victimes de ses nuisances

Les citoyens de Bruxelles et du Brabant flamand sont donc aujourd'hui :

- face à un véritable aéroport urbain, qui ne dit pas son nom.
- face à un aéroport qui ne sait plus au-dessus de qui tracer ses routes aériennes
- face à un aéroport, en voie de privatisation, qui veut diminuer les contraintes environnementales qui protègent ses riverains
- face à un aéroport qui rejette sur la collectivité, le coût des nuisances qu'il produit (6)

Le constat est sans appel : de plus en plus de personnes sont survolées, de jour et/ou de nuit, et les plaintes ne cessent donc d'augmenter auprès du médiateur fédéral pour l'aéroport.

Ni la concentration sans indemnisation, ni la répartition dite « *équitable* » des vols, n'ont réussi à rassurer les personnes survolées, qui luttent légitimement pour leur santé et leur sécurité (7)

L'Etat belge doit maintenant payer le prix de ses erreurs passées et arrêter d'en reporter le coût sur les victimes de l'aéroport.

La manière dont le Ministre de la Mobilité et le gouvernement gèrent cette crise est qualifiée « d'exécration » dans tous les sondages. La succession des mesures, prises sans étude sérieuse, et leurs modifications incessantes, au gré des pressions des divers lobbies, ont retiré toute crédibilité à un programme qui n'a plus de « *plan* » que le nom.



Lorsqu'il s'agit de disperser les survols, la région densément peuplée de Bruxelles-Capitale est considérée comme un espace aérien comme un autre, mais quand il s'agit de consulter les personnes survolées à propos d'un permis d'environnement, seules 4 communes du Brabant flamand sont consultées ...

Les interpellations récentes, et les réponses parfois contradictoires, du pouvoir judiciaire témoignent à suffisance du désarroi des victimes. Elles font appel aux tribunaux parce qu'elles ne font plus confiance au pouvoir politique pour garantir leur droit au sommeil et à une vie saine. La Cour de Cassation a cependant rappelé, très judicieusement, que c'est au pouvoir politique qu'il revient de définir une gestion du trafic aérien qui tienne compte de l'intérêt général.

Il est temps aussi de dénoncer un certain nombre d'affirmations à propos des profits que Bruxelles tirerait de la présence d'un aéroport à Zaventem. Aucune étude coût/bénéfice n'atteste la rentabilité de cette activité pour l'économie belge, dès lors qu'on accepte de prendre en compte les frais mis à charge de la collectivité. Pour ce qui est de la région de Bruxelles c'est encore plus net : 5% de l'emploi à DHL, moins de 15% à BIAC, dévaluation des immeubles survolés, taxes payées à la Flandre pour la majorité des sociétés installées autour de l'aéroport...

Bruxelles n'a jamais demandé un aéroport à sa porte. Un aéroport situé à 60 Km de la ville, avec une liaison moderne qui peut effectuer en 15 minutes le trajet vers la gare TGV, ferait l'affaire.

Puisque le gouvernement ne semble pas mûr pour préparer la délocalisation de son aéroport fédéral vers un autre site mieux situé, Bruxelles Air Libre Brussel a estimé qu'il était temps déposer un plan qui précise les conditions auxquelles un aéroport international pour passagers peut se maintenir à côté de Bruxelles. C'est le prix à payer pour éviter la délocalisation complète de l'aéroport, comme M. Coene l'a annoncée, et la perte de tous les investissements encore récemment réalisés.

(1) Les Bruxellois n'ont jamais été interrogés à propos de cette implantation, ni à propos des permis d'environnement nécessaires pour son développement.

Jean-Luc Dehaene a affirmé « *qu'il y a 10 ans, on n'aurait jamais dû agrandir cet aéroport* »

(2) Une étude de René Vandemaële a démontré qu'une piste 27 (orientée à 270°) aurait permis d'épargner de nombreuses populations, par rapport au choix de la piste 25R (250°)

(3) « ... *Er zijn nu inderdaad meer mensen die klagen over het lawaai. Dat komt omdat Vlaanderen de stomiteit begaan heeft om de laatste 20 jaar rond de luchthaven te laten bouwen zonder « in » corridors te voorzien...* » (Jos Bex député SP.A au parlement flamand)

(4) L'aéroport d'Orly a été conçu pour 200.000 mouvements et la construction de l'aéroport de Roissy a été mise en œuvre avant même que Orly atteigne ce nombre.

(5) Les projets de « hub » européen, de DHL et de American Airlines, vont encore augmenter le nombre de vols à Zaventem, de jour comme de nuit. Si on laisse faire M. Klees, il ira jusqu'à doubler le nombre de mouvements actuels pour augmenter les dividendes de ses actionnaires.

(6) Une étude du Pr. Annemans (RUG), de février 2004, a démontré que ces vols de nuit coûtent 6 milliards de francs par an à la collectivité, en frais de santé.

(7) Une étude comparative du bureau *Huglo Lepage & associés conseil* entre 30 aéroports a mis en évidence les mauvaises prestations de l'aéroport de Zaventem en matière de respect de son environnement naturel et humain.



Le plan de dispersion : un remède pire que le mal

« La dispersion équitable des nuisances sonores des avions sur l'ensemble de la population » constitue le principe de base du plan du ministre de la Mobilité. Le ministre prétend ainsi ramener dans des limites tolérables les nuisances subies par chacun.

Le parti pris du ministre, de ne pas tenir compte des densités de population rend malheureusement le remède bien pire que le mal, et ce pour deux raisons :

1. en bafouant – notamment - les principes de précaution et de prévention, qui supposent d'exposer le moins de gens possible aux risques et nuisances du trafic aérien, le plan augmente fortement les conséquences d'un crash, qui interviendra tôt ou tard.

2. il n'apporte un soulagement relatif et temporaire à une partie de la population, qu'au prix d'une baisse catastrophique de la qualité de vie dans des zones bien plus peuplées. Ce faisant, il va inévitablement accentuer un exode urbain, dont les effets sont bien connus : *mitage* des campagnes et augmentation du nombre de navetteurs, et donc accentuation des problèmes de mobilité, avec tous les effets économiques et environnementaux que cela entraîne. L'exode de citoyens aisés, qui contribuent financièrement à l'existence de la ville, entraînera une paupérisation générale de la Région de Bruxelles-Capitale. Les quartiers survolés, devenus invivables, connaîtront une dépréciation immobilière importante.

Antoine Henry de Frahan, dans son article dans « L'écho », évoquait au sujet de la politique aéroportuaire belge, une économie de type tiers-mondiste, dans laquelle le bien-être des habitants serait troqué contre de l'emploi à faible valeur ajoutée. Une forme de « *poubellisation* » de l'économie.

La combinaison du plan de dispersion et d'une extension des vols de nuit obéit exactement à ce schéma.

Le plan de concentration : un projet non abouti

Concentrer les nuisances aériennes sur les zones les moins densément peuplées est une pratique habituelle et raisonnable en matière de gestion du trafic aérien. Faute d'une politique cohérente d'aménagement du territoire de la part du Gouvernement flamand, la densification de l'habitat dans une grande partie du Brabant flamand, a rendu la recherche de couloirs aériens inhabités impossible.

Toutefois, en l'absence de promesse d'indemnisation des victimes désignées d'un tel plan de concentration, il est normal que celles-ci se révoltent et réclament plus de solidarité.

De la solidarité, il en faut absolument, mais ce n'est pas en exposant leur nombreuse population aux risques et nuisances des survols, que les zones urbaines doivent manifester leur solidarité. C'est en faisant pression sur le pouvoir politique fédéral qu'elles peuvent faire preuve de solidarité. C'est en exigeant de lui la fin des vols de nuit, la spécialisation de l'aéroport, et surtout l'indemnisation complète et préalable des victimes par les compagnies aériennes (fond FANVA) au nom du principe pollueur/payeur, qu'elles manifesteront utilement leur solidarité.

C'est en ne promettant d'indemnisation à personne, que la mise en route de la première phase de concentration a capoté le 24 janvier 2003. C'est en étant mise en œuvre avant la suppression des avions les plus bruyants, qu'elle a accru un mécontentement légitime.



Bruxelles-Air Libre-Brussel

asbl-vzw

Il va de soi, que ce n'est pas aux habitants de la région de Bruxelles à payer les conséquences de l'imprévoyance coupable du gouvernement flamand et du gouvernement fédéral. Ce serait injuste, à la fois parce que cette ville était là bien avant l'arrivée de l'aéroport et parce qu'elle est la plus densément peuplée du pays.

Une autre politique d'interdiction de survol de TOUTE zone densément peuplée n'a de chances de succès qu'en offrant aux personnes intensivement survolées, les moyens de se réinstaller ailleurs, créant ainsi des couloirs aériens peu ou in-habités.