

Actes de la 49^e ÉCOLE URBAINE DE L'ARAU (19>25 mars 2018)

Le bruit de la ville

Méthodes et effets d'une mobilisation citoyenne contre les nuisances sonores

Antoine Wilhelmi, Mouvement « Pas question ! »

N.B. Le texte suivant est tiré de la retranscription d'une intervention qui a été enregistrée le 21 mars 2018 à l'occasion de la 3^e soirée de l'École urbaine. Les intertitres sont de l'ARAU.

Tout a commencé le 6 février 2014. La situation antérieure au 6 février 2014 perdurait depuis les années 1970, elle correspond à la situation « historique » : tous les avions décollaient par la piste 25 R et le trafic était beaucoup moins important qu'aujourd'hui. En 1972, la route dite Chabert (qui survole les quartiers situés autour du canal du vendredi soir au dimanche matin), ainsi que de nouveaux virages courts, sont mis en œuvre. Entre 1999 et 2001, la ministre fédérale de la Mobilité Isabelle Durant propose des mesures pour diminuer les nuisances aériennes et en particulier la suppression de la route Chabert (ce qui reporte des vols sur le *Noordrand*, comme en semaine) et l'interdiction des vols de nuit entre 1h00 et 5h00 du matin. La crise que cette demande suscite entraîne sa démission en 2003. Avec le plan Wathelet de 2013-2014 sont mises en œuvre des mesures qui épargnent une minorité de riverains, surtout du *Noordrand*, et renforcent les nuisances subies par les Bruxellois : diminution importante de l'utilisation de la piste 19/01, dédoublement du virage à gauche, concentration d'un trafic lourd au-dessus du canal.

Le 6 février 2014, la route aérienne dite du « virage à gauche » se voit donc sans préavis empruntée par 45.000 vols par an. La route dite « du canal » (sous-entendu au-dessus d'une zone peu dense), héritière de la route dite « Chabert », voit elle aussi le trafic augmenter.

La situation est à l'époque la suivante : il y a, autour des questions de nuisances aéroportuaires, plusieurs groupes d'intérêts existants : à Woluwe Saint-Lambert et dans

l'*Oostrand*, principalement. Ils luttent contre les atterrissages en piste 19/01 (environ 15% des vols, selon le vent) et contre le virage à gauche qui existe depuis 1972.

Isabelle Durant a voulu concentrer les vols de nuit au-dessus du *Noordrand* en 2002-2004 et a supprimé la route Chabert. Les groupes de pression entendaient renvoyer les vols au-dessus de l'*Oostrand* (plan dit « Anciaux»). Il arrose l'*Oostrand* et recrée la route « Chabert » qui passe de 300 vols par an en 2004 à 15.000 vols par an en 2014 sous Melchior Wathelet. L'*Oostrand* a attaqué le plan Anciaux. En 2010, un conseiller de Joëlle Milquet personnellement concerné à plus d'un titre a décidé d'arroser la route du canal.

À partir de là 45.000 vols sont déplacés au-dessus d'Etterbeek, d'Ixelles, d'Auderghem, de Watermael Boistfort, de Woluwe Saint-Pierre et Woluwe Saint-Lambert. On a fait sauter le verrou de la route du canal. Cela a été possible car c'est un dossier technique dont il est difficile de maîtriser les tenants et aboutissants.

Le résultat de cette manœuvre est que la périphérie a déplacé 80% des nuisances qui l'affectaient sur Bruxelles avec l'accord des Flamands et de *Brussels Airport*. Le raisonnement (économique) est le suivant : plus on disperse, plus on peut augmenter la capacité de l'aéroport. En 2014, cette affaire ne fait l'objet d'aucun article de presse. Je me suis renseigné et suis tombé sur l'association « Bruxelles Air libre » qui m'a expliqué l'histoire du Plan Anciaux de 2010. On était à 3 mois des élections régionales de 2014. J'ai d'abord interpellé certains mandataires bruxellois MR qui défendaient cet accord qui faisait de Bruxelles une poubelle aéroportuaire.

Face à la surdité ou à l'indifférence des partis politiques est n e la volonté de créer un mouvement citoyen pour défendre Bruxelles. Il fallait une stratégie qui passait par l'exigence d'un moratoire sur le Plan Wathelet : remettre les choses à plat, refuser un nouveau bricolage, exiger un plan durable. Nous avons décidé d'un nom assez frontal « Pas question ! » et d'une identité visuelle : graphisme agressif, couleur visible. Se posait également la question de la légitimité du combat et de la définition de l'intérêt général, comment déjouer la disqualification par l'accusation de Nimby ? Il est vite apparu qu'il fallait lutter et contre le virage à gauche et contre la route du canal au nom de la densité. Nous nous sommes intéressés au *benchmarking* : comment avait-on procédé dans les autres aéroports ? Cela nous a permis de comprendre qu'ailleurs on considérait qu'il fallait éviter le survol des zones densément peuplées alors qu'on ne cessait de nous parler de « répartition équitable », un concept trompeur. Si on déplace des vols, deux conditions doivent être remplies : minimiser le nombre de personnes survolées et permettre aux survolés d'être indemnisés. Il y a 420.000 habitants sous la route du canal et 200.000 personnes qui n'avaient jamais été survolées.

Nous avons reçu beaucoup d'attaques de la périphérie sur le thème « on a eu les vols pendant 25 ans, maintenant c'est votre tour ». Globalement c'était des riches, fort mobilisés, qui envoyaient les avions au-dessus de pauvres, peu ou pas du tout mobilisés. Il y avait une poche de nantis   Woluwe Saint-Lambert qui a financé des actions.

La stratégie des dominos

Nous avons lancé une pétition en ligne qui a levé 25.000 signatures en une semaine. Nous avons levé 200.000 euros grâce à un *crowdfunding* (davantage que l'objectif initial). Nous avons utilisé des outils de marketing direct : des Tee-shirt à l'effigie du mouvement, des manifestations, des pétitions, des campagnes de mailing. Nous avons regroupé des cellules de bénévoles qui ont diffusé 600.000 tracts en deux mois. Nous avons apposé des bâches sans autorisation sur des immeubles stratégiquement situés. Le 15 mars, le site web de « Pas question » était opérationnel. « Pas question » s'est invité systématiquement aux réunions électorales, 350 personnes se sont rendues dans les Conseils communaux des différentes communes pour interpeller les mandataires. Nous avons ciblé plus particulièrement les personnalités qui étaient en charge du dossier et avons, par exemple, mis des bâches dans la rue où habite Joëlle Milquet, à l'époque ministre de l'Intérieur et ministre de tutelle de Melchior Wathelet.

Les mandataires ont reçu un dossier de 1.000 pages. Nous avons entrepris des relations avec la presse avec l'objectif d'être présent deux fois par semaine dans la presse de manière à alimenter un feuilleton. *Le Soir* a ainsi titré « le mensonge de Wathelet » deux semaines avant les élections. Le CDH a pris peur, le MR également. Défi n'était pas étranger non plus à la mise en œuvre du plan. Le Mouvement citoyen est entré assez vigoureusement dans le jeu politique en exigeant que les partis politiques se positionnent par rapport au moratoire. Joëlle Milquet a consenti à diligenter une étude d'objectivation. Elle a mandaté le SFP Mobilité et l'ULB pour réaliser une étude sur la densité qui a montré l'ampleur du désastre¹. Isabelle Durant, qui connaissait le dossier, s'en est ressaisi, ce qui a conduit Ecolo à se prononcer le premier en faveur du moratoire. Olivier Maingain, qui entendait ménager l'*Oostrand*, ne saisissait pas encore bien le risque pour Bruxelles mais Didier Gosuin, qui avait été ministre de l'Environnement et en charge de l'élaboration des normes de bruit en 2000, a bougé. Le PS a été le plus difficile à faire réagir. Ce n'est qu'après la manifestation aux flambeaux de 450 personnes le long du canal qu'un rendez-vous a été possible avec Laurette Onkelinx et Ridouane Chahid, le spécialiste Mobilité du parti. Une semaine après, le PS s'est prononcé en faveur du moratoire grâce à l'étude de l'ULB. Au MR, le clan Michel était plus centré sur Bruxelles que le clan Reynders, plus proche de l'*Oostrand*. Ils avaient signé les accords. Il y avait conflit au sein du MR, entre autres sur cette question.

À huit jours des élections, deux membres de « Pas question » se sont invités dans un salon politique pour interpeller Didier Reynders et *Le Soir* a titré « le MR chahuté ». Charles Michel s'est prononcé pour le moratoire à 8 jours des élections. Joëlle Milquet, par contre, est restée jusqu'au bout dans l'erreur, d'abord pour couvrir Melchior Wathelet qu'elle a finalement lâché comme en témoigne la fameuse déclaration : « sans l'erreur de Wathelet nous partions gagnants ² ».

¹ <https://environnement.brussels/news/avons-une-etude-retrace-lhistorique-du-survol-de-la-region-de-1970-aujourd'hui>

² <https://plus.lesoir.be/art/d-20150410-38LXYC?referer=%2Farchives%2F recherche%3Fdate%3D%26facets%3DProduct%253Awww.ena.lesoir.be%253A%253A IPTC%253A02006000%253C11006004%253A%253AON%253AROSSEL PN PARTI SOCIALISTE%253A%253APN%253A1A450C45-4695-4E25-B746-3547ABFA0558%253A%253AGL%253A3776BFO0-132A-4411-BD5B-C493EDBB2DD6%26sort%3Ddate%2Bdesc%26word%3D%22>

La phase de formation du Gouvernement

Le MR a négocié l'obtention du moratoire avec les partis flamands, Charles Michel a respecté sa parole et le moratoire a été inscrit dans la déclaration gouvernementale. L'objectif était de revenir à la situation antérieure au plan Wathélet. Une action en cessation environnementale a été lancée par la Région de Bruxelles qui a gagné le 31 juillet 2014, ce qui a contraint le Fédéral à mettre en œuvre le moratoire en mars 2015.

Le projet de plan durable de 2015 entraîne la suppression de la route du canal, le resserrement du virage à gauche, le recul de la route 25R de 1,8 km. Le nombre de personnes impactées par le virage à gauche tombe ainsi de 280.000 à 28.000 personnes.

C'est le scénario optimal le moins cher et le moins compliqué. L'aéroport, privatisé en 2004, renvoie la balle au Fédéral. Le principal projet de l'opérateur est d'augmenter les profits. Personne n'osera bouger la piste 25 R et la situation est bloquée. François Bellot fait la toupie, la Flandre ne veut pas d'un avion supplémentaire, ça arrange bien les autorités flamandes de faire survoler Bruxelles.

La situation à ce jour

« Pas question » opte alors pour la coopération avec le Cabinet de Céline Fremault, nouvelle ministre CDH de l'environnement et la Région en vue de nouvelles actions en justice sur base des normes de bruit dites « Gosuin » de 1999. L'accord de Gouvernement de la RBC de 2014 comprend la mention du respect des normes. Bruxelles Environnement déplace les sonomètres afin de mieux saisir la réalité des nuisances. On « découvre » que 60% de vols au-dessus du canal violent les normes de bruit. Il y a eu jusqu'ici une tolérance intolérable vis-à-vis des compagnies aériennes. « Pas question » a exigé la tolérance 0. La Flandre a actionné le dispositif de « sonnette d'alarme » qui est toujours en place. Les compagnies aériennes vont en recours et refusent de payer les amendes mais elles sont tenues de les provisionner dans leurs comptes. Le jugement intervient à l'été 2017. Les attendus sont très favorables à notre point de vue car ils reconnaissent l'argument de la densité et la validité des normes de bruit mais la décision est dilatoire dans le sens où elle condamne le Fédéral à trouver des solutions.

Le Fédéral affirme qu'il n'y a pas de solution, la Région déclare que c'est faux et exige des astreintes plus importantes. Il n'y a probablement pas de place pour une solution négociée, au vu du rapport de force, systématiquement défavorable à Bruxelles.

La piste 19/01 coupe les deux autres et limite les capacités. *Brussels Airport* voudrait couper la 01 sécante et rendre parallèles la 25 L et la 25 R, ce qui généraliserait les atterrissages sur Bruxelles. On passerait alors de 60.000 à 300.000 personnes survolées.

La guerre est loin d'être gagnée. Il faut optimiser les sonomètres. La Flandre va tenter de faire sauter les normes de bruit. Il importe de poursuivre les actions judiciaires avant les élections et étudier les autres aspects (pollution par le kérosène, les particules fines et enjeu, majeur, du bruit sur la santé publique). Ce sont les deux stations de Woluwe Saint Pierre qui ont démontré les violations environnementales. Il faut des normes pour protéger les gens la nuit. La nuit,

l'exploitation de l'aéroport est arrêtée de 23h00 à 6h00. L'enjeu reste de repousser à 7 heures. Il faudrait un accord Oostrand/Noordrand/Bruxelles pour demander la prolongation de la nuit jusqu'à 7 heures. Il importe également de limiter le nombre de mouvements.

L'arrêté relatif aux normes de bruit est proportionné, ces normes permettent à l'aéroport de fonctionner. La zone qui n'est pas censée être survolée (où les avions sont déjà très haut) est assez éloignée.

Cependant Charles Michel a déclaré que « la santé des Bruxellois ne justifie pas la chute de mon gouvernement ».

Le trafic aérien bénéficie d'exceptions tout-à-fait notables : pas de TVA sur les tickets, pas d'accises sur le kérosène. C'est un axe difficile car la Commission européenne est un peu cynique, elle est sous pression des lobbys. Pourtant Frankfort a vu ses vols de nuit interdits par la Cour de Justice. C'est l'objectif qu'il faut viser. Il y a des alternatives car *Brussels Airport* pourrait acheter des parts dans l'aéroport de Liège qui a investi dans l'isolation phonique des habitations riveraines.

Ailleurs, on trouve des solutions. L'aéroport d'Amsterdam, qui est un monstre, a créé une nouvelle piste, les vols décollent vers la mer.

Bruxelles est l'un des pires aéroports européens. La littérature médicale est pléthorique. C'est une ressource. « Pas question » continuera à lutter contre le survol des zones densément peuplées.