

## Introduction à la socio-géographie de la contestation des nuisances aériennes en région bruxelloise

Frédéric DOBRUSZKES, Maître de conférences à l'Université Libre de Bruxelles (IGEAT) et professeur-invité à la Haute École Francisco Ferrer, Université Libre de Bruxelles (Belgique)

### Résumé

Situé aux portes de la ville, l'aéroport de Bruxelles pose le classique problème des nuisances aériennes tant diurnes que nocturnes. Si la contestation de ces nuisances est évidemment compréhensible, elle pose cependant question dans la mesure où tous les quartiers survolés ne se sont pas aussi bien structurés pour se défendre. Comparant géographie des nuisances et géographie de la contestation, on constate en effet que l'organisation des habitants des quartiers aisés tranche significativement avec celles des quartiers populaires. Les premiers disposent de ressources mobilisables (capital social, culturel, économique) qui sont utilisées dans le sens de la visibilité médiatique et de pression sur les élus régionaux et fédéraux. De ce fait, quasiment tous les comités de défense sont issus des « beaux quartiers » de l'Est et du Nord de l'agglomération. Ces mêmes quartiers déposent massivement des plaintes auprès de l'administration et mènent des actions en justice. Par opposition, les quartiers populaires et de classes moyennes sont autrement plus discrets, traduisant tout à la fois une incapacité organisationnelle et le fait que les nuisances aériennes n'y sont souvent qu'un problème parmi d'autres. Ces résultats montrent que la géographie d'une nuisance donnée ne peut se réduire à la géographie de sa contestation. Ceci nous semble très important dans la mesure où l'on oublie souvent que le jeu politique est plus l'expression de rapports sociaux que d'éléments techniques ou scientifiques. L'inégalité dans la défense locale conduit alors à une inégalité dans la répartition des nuisances.

Mots-clés : Bruxelles, nuisances aériennes, nuisances sonores, transport aérien, comités de défense, ressources mobilisables

### 1. Introduction

Avec le temps, les revendications citoyennes face aux nuisances subies et dévalorisant le cadre de vie ont pris de l'ampleur et ont en quelque sorte gagné en légitimité. Si celles-ci ne font pas toujours le poids face aux enjeux économiques, elles font néanmoins partie du « paysage » socio-politique. Cependant, peu d'études traitent du positionnement social des citoyens auteurs et acteurs de revendications environnementales. Or, rien ne dit que ces derniers soient représentatifs de la société dans sa diversité et d'un territoire dans son hétérogénéité, les deux allant d'ailleurs souvent de pair. La littérature scientifique traitant des questions environnementales a beau être abondante, elle ne répond guère à cette question, considérant souvent nos sociétés comme un tout homogène, balayant, consciemment ou non, toute idée de groupes sociaux. Ce faisant, l'adhésion au développement durable, à la défense du cadre de vie local, à des associations ou à des comités de défense apparaît comme interclassiste ou a-sociale. Comme l'écrit Fabiani (2001), « il faut dire que les responsables des mouvements environnementalistes ont très souvent occulté la question de leur origine et de leur localisation sociales, et qu'ils ont très fortement contribué à faire assimiler toute recherche d'information sur les caractéristiques socio-démographiques des militants à une opération de police, voire à une tentative de disqualification idéologique ».

Comme une réponse à Fabiani, la contestation des nuisances aériennes à Bruxelles offre un bon exemple de relative surdétermination sociale agissant au profit de certains quartiers plutôt que d'autres. Situé aux portes de la ville, l'aéroport de Bruxelles pose en effet le classique problème des nuisances aériennes, tant diurnes que nocturnes. Selon les rapports de force (entre pouvoirs publics, entre groupes de pression de quartiers différents ou entre pouvoirs publics et groupes de pressions) et des décisions de justice, les procédures aériennes ont maintes fois évolué pour éviter tel ou tel espace au détriment d'un autre. Si la contestation de ces nuisances est évidemment compréhensible, elle pose cependant question dans la mesure où tous les quartiers survolés ne semblent pas aussi bien structurés en comités de défense.

Notre recherche présente d'abord la géographie récente des routes aériennes en région bruxelloise (année 2006). En l'absence d'un cadastre de bruit, ceci est utilisé comme une approximation de la géographie des nuisances. Cette spatialité est alors comparée avec la géographie de la contestation des nuisances (comités de défense ; plaintes auprès de l'administration de médiation habilitée à les recevoir ; actions en justice).

Notre hypothèse est qu'il y a, à Bruxelles, une surdétermination sociale de la contestation des nuisances aériennes, au profit des classes sociales aisées. Certes, il est admis que la gêne sonore déclarée n'est pas pleinement corrélée avec le niveau réel d'exposition (Faburel, 2001). On pourrait donc penser que certaines populations exposées au bruit ne sont donc pas gênées. En mettant de côté le cas des personnes malentendantes, il faut cependant signaler que la gêne et l'impact du bruit peuvent ne pas être conscientisés quoique tout à fait réels (perturbations inconscientes du sommeil par exemple — voir Basner *et al.*, 2007 ; Black *et al.*, 2007).

## 2. Géographie simplifiée des nuisances aériennes

### 2.1. Un aéroport aux portes de la ville

L'aéroport de Bruxelles, aujourd'hui nommé *Brussels Airport*<sup>1</sup>, principal aéroport belge, est situé en Région flamande, au nord-est de la Région de Bruxelles-Capitale, à quelques kilomètres seulement de la ville dense. Il est enserré par l'agglomération morphologique définie selon un critère de densité de 650 habitants / km<sup>2</sup> (figure 1).

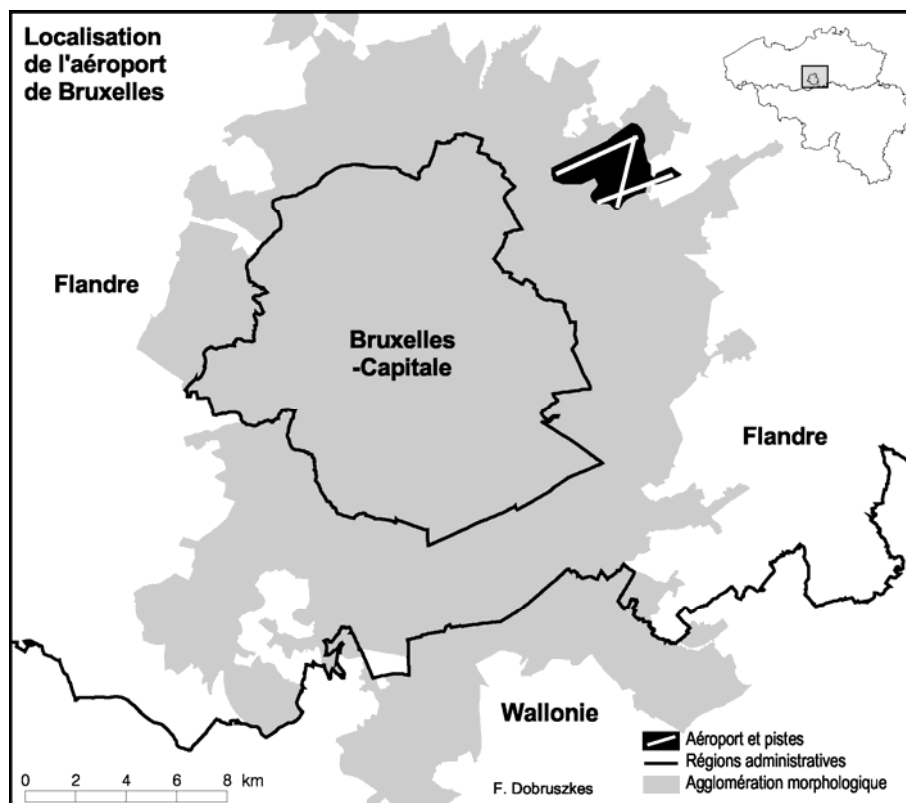


Figure 1 : localisation de Brussels Airport dans son contexte urbain et administratif

<sup>1</sup> Anciennement Bruxelles-National, également souvent appelé « aéroport de Zaventem » du nom de l'une des communes qui l'accueille.

L'aéroport, sous sa forme moderne, a été inauguré en 1958, remplaçant les installations précédentes. Brucargo, zone spécifiquement dédiée au fret, a été mise en service en 1980. La société de transport express et de services logistiques DHL y a implanté sa plate-forme de correspondance (hub) en 1985. L'aérogare a été quasiment reconstruite et sa capacité fortement accrue dans les années 1990 et 2000. Compte tenu des montants investis (771 millions d'euros<sup>2</sup>), sa localisation actuelle a implicitement été confirmée.

Les deux pistes principales (25L et 25R, ou 07R et 07L dans l'autre sens), parallèles, sont orientées vers Bruxelles et sont complétées par une piste secondaire orientée nord – sud (02 ou 20 selon le sens). En 2006, on comptait à Bruxelles-National 230 009 vols de jour et 24 761 de nuit (décollages + atterrissages), soit en moyenne 315 et 34 décollages et autant d'atterrissages par jour et par nuit<sup>3</sup>. Les vols de nuit sont principalement générés par le hub de DHL, outre des vols charters. Les avions y convergent en fin de soirée et début de nuit, afin que le tri des envois puisse se faire de nuit, les avions repartir en milieu ou fin de nuit et les envois être livrés le lendemain donc en J+1 à l'échelle européenne<sup>4</sup>.

## 2.2. L'évolution des procédures aériennes

### De 1958 à 2002 :

Respectant la contrainte selon laquelle les avions doivent décoller et atterrir face aux vents<sup>5</sup>, les avions ont toujours décollé vers Bruxelles. En Belgique, les vents proviennent en effet le plus souvent du secteur ouest / sud-ouest. La figure 2 permet de suivre, de manière simplifiée, l'évolution des procédures de décollage en cas de vents non-contraignants ou de secteur ouest / sud-ouest, situation qui prévaut pendant environ 9/10 de l'année.

Dans un premier temps, les avions pénétraient fortement dans Bruxelles avant de se disperser, une fois atteinte l'altitude de 2000 pieds pour les avions à hélices ou 3000 pieds pour les avions à réaction (figure 2A). Le survol des parties centrales de la ville concerne alors tous les avions décollant (sauf forts vents de secteur nord ou sud contraignant à l'usage de la piste nord – sud), mais les avions étaient évidemment bien moins nombreux qu'aujourd'hui.

À partir de 1971, la plupart des avions virent à droite dès 700 pieds et à gauche à 1700 pieds (figure 2B). Ils évitent ainsi autant que possible les parties centrales de Bruxelles, et survolent dorénavant les communes du nord, nord-est, est et nord-ouest de Bruxelles ou de sa périphérie. Cependant, dès 1974, est inaugurée la « route Chabert », du nom du Ministre des Transports de l'époque. Celle-ci consiste à faire survoler Bruxelles de part en part par les avions se dirigeant vers le sud-ouest de la Belgique, et ce du vendredi fin d'après-midi au lundi matin (figure 2C). L'histoire politique nous apprend que le Ministre a tout simplement voulu épargner sa commune de résidence, située en périphérie nord-occidentale<sup>6</sup>. Toujours est-il qu'une fois le ministre parti de ses fonctions (en 1980), « sa » route est restée en service jusque 2002.

Entre temps, en 1984, les vols de nuit sont inaugurés et sont répartis entre la piste principale (25R) et, à partir de 1988, la piste nord – sud (20). Sont ainsi survolés le nord / nord-ouest de Bruxelles et de sa périphérie, et la périphérie orientale qui va rapidement se structurer pour se défendre, comme nous le verrons plus bas. On ne peut pas dire que les années 1980 aient donné lieu à des mesures importantes de lutte effective contre le bruit aérien. À partir de 1991, les taxes aéroportuaires sont relevées pour la période nocturne et modulées selon le niveau de bruit généré par les avions. Les avions les plus bruyants sont progressivement interdits la nuit, en partie sous le poids de la législation européenne.

---

<sup>2</sup> Source : BIAC.

<sup>3</sup> Source : Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, *Rapport annuel 2006*, mai 2007.

<sup>4</sup> Pour une explication sur le principe et le fonctionnement d'un hub, voir par exemple Dennis, 1994.

<sup>5</sup> Du moins à partir d'un certain seuil, qui fait l'objet de discussions entre experts.

<sup>6</sup> Source : Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, fiche d'information 2.5, 22/6/2004. Il faut préciser que par nuit, on entend la période allant de 23h à 6h.

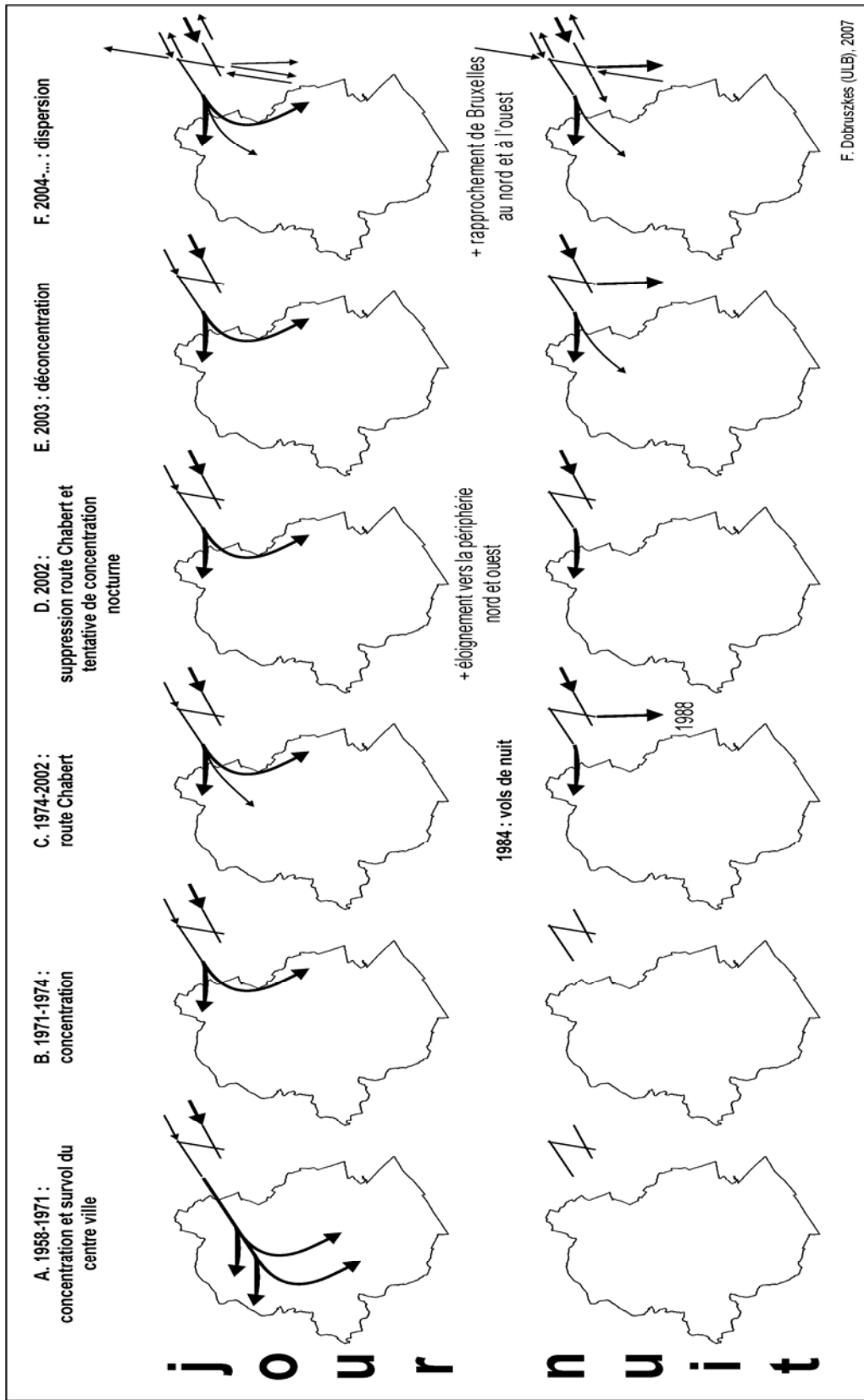


Figure 2 : évolution simplifiée des procédures.

### **Tentative de concentration, crise et déconcentration (2002-2003) :**

Les élections fédérales de 1999 voient l'écologiste bruxelloise francophone Isabelle Durant nommée Ministre des Transports. Elle a donc la tutelle sur l'administration de l'aéronautique et l'aéroport de Bruxelles, seul aéroport belge encore fédéral. Durant interdit progressivement les vols nocturnes parmi les plus bruyants et, en février 2002, supprime la route Chabert (figure 2D). Elle tente également d'interdire les vols durant la « petite nuit » (de 1h à 3h), ce qui déclenche des tensions telles que le premier ministre lui « confisque » temporairement le dossier.

Vient ensuite un accord entre l'État Fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région Flamande (22/2/2002), selon lequel les décollages nocturnes se feraient de manière concentrée sur la seule périphérie septentrionale (« Noordrand ») (puis occidentale pour une partie des vols) à partir de fin décembre 2002 (figure 2D). Moins de personnes devaient ainsi être survolées quoique plus bien plus intensivement ; pour celles-là, il était prévu de mettre en œuvre des mesures d'aide à l'isolation phonique financé par un fonds à créer et alimenté par les compagnies aériennes. On peut cependant douter de l'efficacité de ces mesures avec des avions bruyants et/ou à proximité de l'aéroport. En outre, la Ministre Durant avait éloigné vers la périphérie les vols nocturnes contournant Bruxelles par l'ouest.

La volonté de concentration des vols déclencha la colère des habitants de la périphérie nord, manifestement bien organisés, capables de se faire entendre et disposant de relais politiques. Dans la presse flamande, une campagne de presse proche de la désinformation se déclencha contre la Ministre Durant, qui pour sa part communiqua peu adroitement sur le sujet. Le projet de concentration ne sera ainsi jamais mis en œuvre. L'État et les deux Régions concernées se réunirent alors à nouveau, et la Région Flamande parvint à obtenir un premier retour en arrière : une déconcentration des itinéraires nocturnes est décidée par la création d'une route dite « Canal », qui traverse Bruxelles du Nord au Sud, et la confirmation de l'utilisation de la piste nord – sud (accord du 24/1/2003) (figure 2E). De plus, les vols de nuit contournant Bruxelles par le nord et l'ouest ont été rapprochés de la capitale.

Concernant la route dite du Canal, on a sciemment créé une route aérienne nocturne traversant Bruxelles de part en part et survolant des quartiers très densément peuplés, alors qu'aucune contrainte technique ou de sécurité ne l'imposait. Ceci fut fait pour que « les Bruxellois aient leur part des nuisances », selon certains discours politiques d'alors. Le simple fait que l'on ait pu imaginer une telle route témoigne du rapport de forces politique défavorable à la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre fédéral, et au sein de celle-ci de la moindre capacité de contestation des quartiers populaires survolés (cf. infra).

Cette route engendra tout de même une brève crise politique car la Ministre Durant, qui l'avait pourtant officiellement acceptée lors de l'accord précité, a ensuite tenté de bloquer sa mise en service, prenant pour prétexte le survol d'un site classé SEVESO qui devint alors le centre des débats : peut-on oui ou non survoler un site gazier qui produirait une grave explosion si un avion le percutait ou si une soupape de sécurité laissait échapper un nuage de gaz vers un avion ? Après un psychodrame politique et la démission d'Isabelle Durant à la veille des élections fédérales de 2003, la ministre socialiste francophone Onkelinx reprend la compétence du transport aérien et fait définir une route s'écartant à peine de la route Canal initialement planifiée, pour ne pas survoler le site dangereux.

Toute la communication gouvernementale et sa fidèle retranscription par les médias se baseront alors sur deux contrevérités : l'absence de danger et l'absence d'habitants. Or :

- la trajectoire des avions étant variable selon les conditions du moment et les avions ne s'écrasant pas à l'aplomb, dessiner une piste s'écartant légèrement du site classé Seveso ne change rien au risque encouru ;
- la route longe et/ou survole des quartiers parmi les plus denses de Bruxelles, les zones industrielles étant assez circonscrites ; selon nos calculs, on dénombre plus de 400 000 habitants en Région bruxel-

loise (soit 40% de la population) à moins de 2 km de la nouvelle route, dont une partie est effectivement soumise au bruit, fût-il de moindre niveau et moins fréquent qu'en périphérie.

### **Le dogme de la dispersion (2004-2005), la dérive judiciaire et le départ de DHL :**

Les élections fédérales de 2003 ont vu le Bruxellois flamand Bert Anciaux remplacer Isabelle Durant au poste de Ministre fédéral des transports. Son credo est simple : viser une « répartition équitable » des vols en dispersant géographiquement les vols nocturnes, et dans une moindre mesure diurnes, quitte à survoler des zones densément peuplées et des quartiers auparavant épargnés sauf contrainte des vents. Anciaux est parvenu à ses fins par l'adoption en Conseil des Ministres d'un « plan de dispersion » mis en service au printemps 2004, à titre « provisoire » dans l'attente d'une évaluation complète non-réalisée à ce jour. Le plan de dispersion fait varier l'utilisation des pistes selon les jours et les nuits de la semaine ainsi que selon les heures, sous réserve des contraintes météorologiques ; il réactive la route Chabert et en invente de nouvelles (figure 2F).

Ce plan a envenimé la situation et les crispations de la population et du monde politique sont devenues telles que la gestion du dossier tend à se « juridiciariser ». Plaintes, condamnations, recours, interprétations divergentes et menaces d'astreintes se succèdent. Le ministre Anciaux, parti pour d'autres cieux, est remplacé par Renaat Landuyt, qui confirme la dispersion et souhaite la « couler dans le bronze » via une loi qui le rendrait moins contestable par voie judiciaire que les arrêtés royaux pris jusqu'à présent. Celle-ci n'a à ce jour pas été adoptée et les élections fédérales de juin 2007 ont pour l'instant reporté le projet à plus tard<sup>7</sup>.

Par ailleurs, à l'été 2004, sous la pression des associations de défense exceptionnellement coalisées, l'État a refusé, après une crise gouvernementale, d'octroyer à DHL un doublement du nombre de vols de nuit autorisés contre des promesses d'emploi peu crédibles (Biot et Dobruszkes, 2005). DHL a dès lors annoncé le déménagement de son hub vers Leipzig, en ex-RDA, vraisemblablement en 2008. Depuis, les gestionnaires de l'aéroport, récemment privatisé à concurrence de 70%, redoublent leurs efforts pour attirer à eux de nouveaux trafics.

### **2.3. Géographie simplifiée des nuisances**

Ce bref historique permet de comprendre la géographie actuelle des nuisances aériennes. Dresser une telle géographie implique idéalement de disposer d'un cadastre du bruit, consistant en une géographie exhaustive dans l'espace et synthétique dans le temps des nuisances mesurées au sol sur une période donnée, ou d'un modèle de bruit fin et actualisé.

Ni l'un ni l'autre n'existent actuellement. Les modélisations produites sont antérieures à l'application du plan de dispersion. À défaut, il faut donc se contenter de la géographie des routes aériennes, que nous avons ici simplifiées par leur axe central. Bien sûr, une telle information devrait, pour bien faire, être pondérées par le niveau de bruit des avions, leur fréquence et leur altitude, mais un tel travail est à la fois complexe et impossible pour cause de manque de données. Le lecteur sera donc conscient que nous proposons ici qu'une approximation de la géographie des nuisances aériennes.

Quoi qu'il en soit, la figure 3 montre clairement que les quartiers nord, nord-ouest (Noordrand), nord-est et est (Oostrand) de Bruxelles et sa proche périphérie, et dans une certaine mesure les quartiers centraux, sont concernés par le survol des avions. La nuit, l'est de Bruxelles est épargné, au contraire du centre-ville. Ces cartes montrent aussi clairement que la dispersion des vols n'a pas conduit à minimiser le volume de population exposée au bruit, sans parler du problème de la sécurité publique. Aux quartiers de seconde couronne urbaine ou de proche périphérie traditionnellement survolés par les décollages, se sont ajoutés les quartiers centraux de Bruxelles, densément peuplés en particulier aux abords du Canal, ainsi

---

<sup>7</sup> Au moment d'écrire ses lignes, la formation du nouveau gouvernement n'était pas encore à l'ordre du jour.

que les espaces situés au nord de l'aéroport (jadis survolés uniquement en cas de forts vents du nord ou du sud) et à l'est de celui-ci (qui subissent par ailleurs la plupart des atterrissages). L'idée selon laquelle la route du Canal survolerait des espaces inhabités est indiscutablement démentie par la figure 3. Certes, les vols nocturnes nouvellement dirigés vers le centre-ville correspondent à des avions « peu » bruyants. Ils n'en constituent pas moins une intrusion nouvelle dans l'environnement des habitants et il sera révélateur d'analyser la réaction de la population à cet égard.

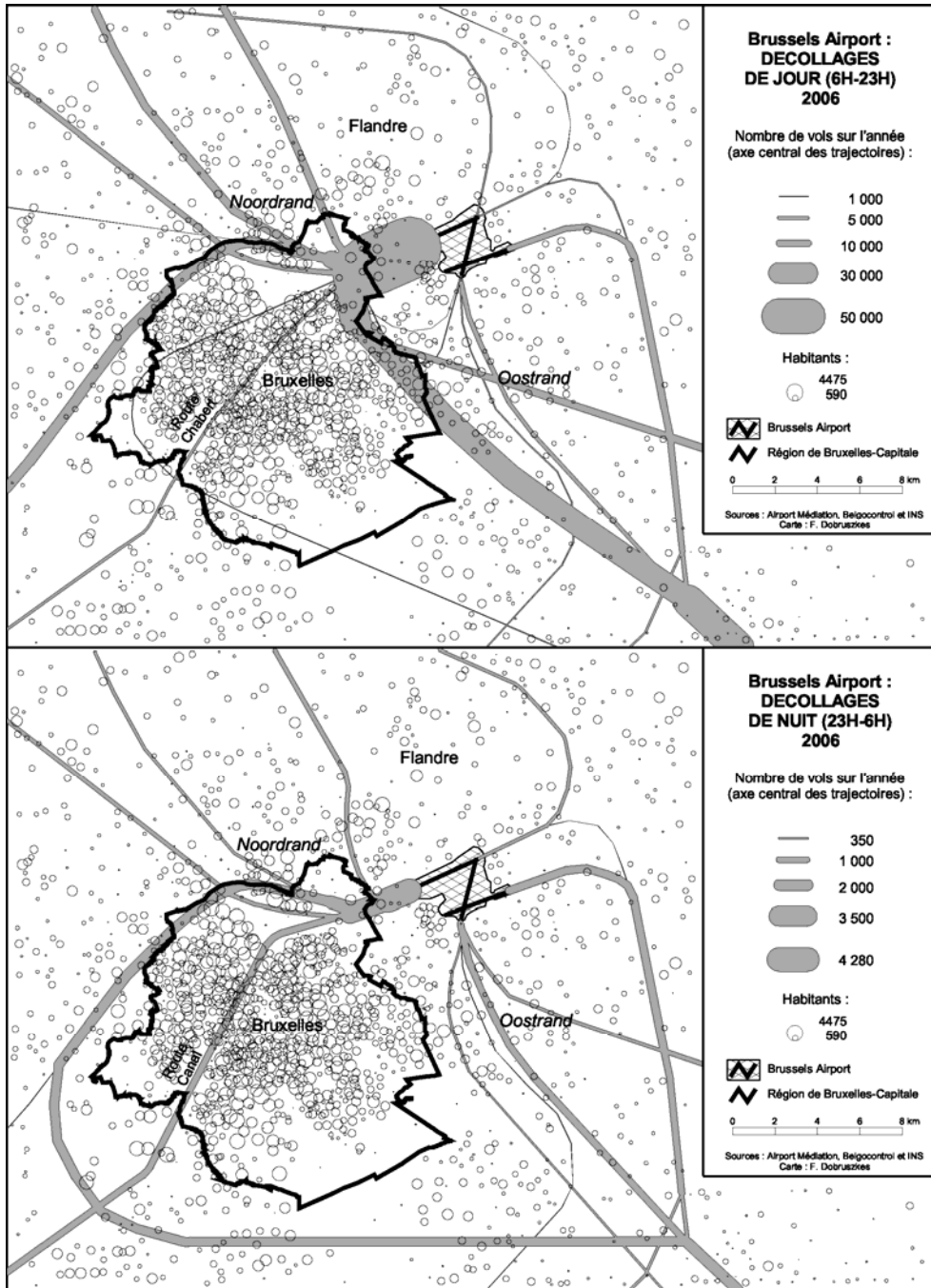


Figure 3 : les routes aériennes au décollage, leur utilisation et la population résidente

### 3. Socio-géographie de la contestation des nuisances aériennes

A Bruxelles et périphéries, la contestation des nuisances aériennes prend essentiellement trois formes : la constitution de comités de défense, les actions en justice et le dépôt de « plaintes » auprès de l'administration habilitée à la recevoir (Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles). Passons les trois en revue, tout en ayant à l'esprit la structure sociale de la région bruxelloise résumée par un indicateur synthétique de niveau socio-économique (figure 4)<sup>8</sup>. Celui-ci appose bien les quartiers favorisés (quadrant sud-est bruxellois, périphéries nord et est) aux quartiers populaires (quartier centraux et périphériques selon l'axe nord-sud du Canal).

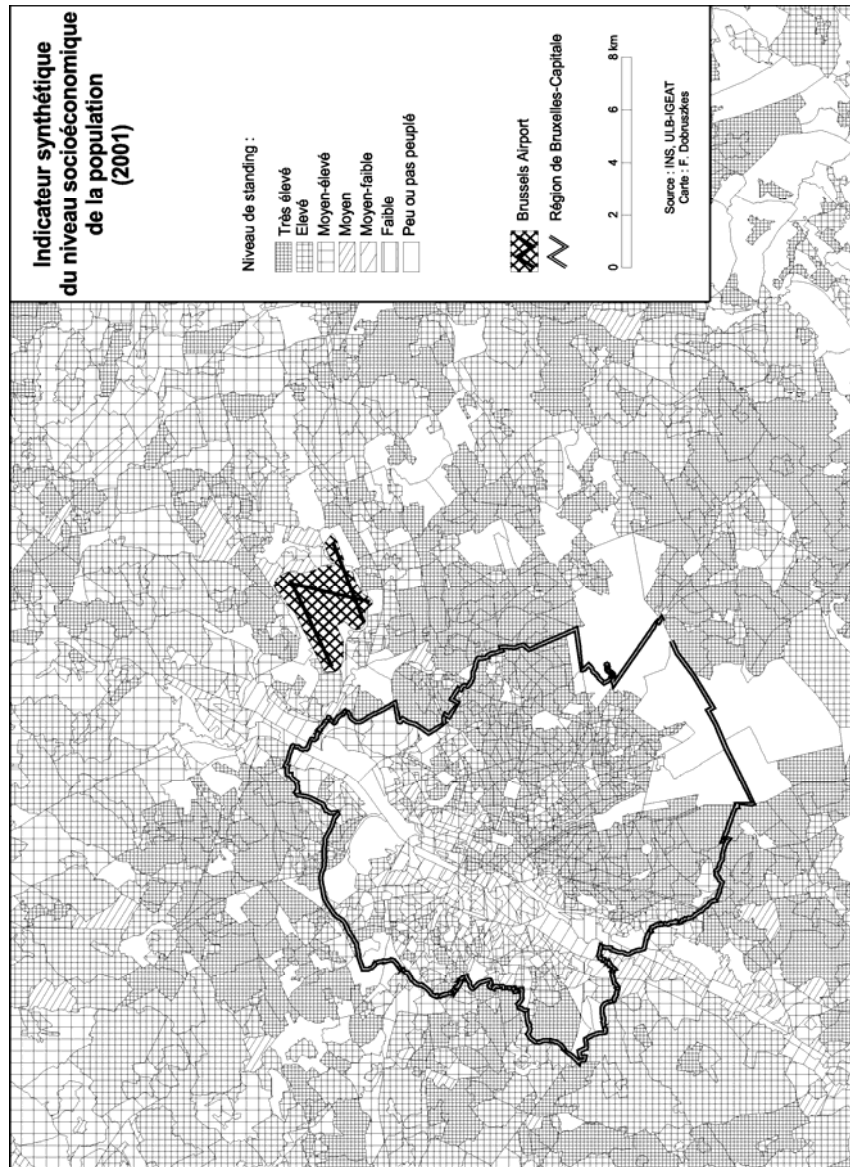


Figure 4 : niveau socio-économique de la population résidente

<sup>8</sup> Pour plus de détails, voir Grimmeau *et al.* (1994). La structure sociale devrait, pour bien faire, être complétée par la structure linguistique. Celle-ci est cependant difficile à mettre en exergue dans la mesure où, en Belgique, le recensement linguistique est légalement interdit.



### 3.1. Les comités de défense

Les comités de défense sont nombreux et couvrent des espaces variés. Cette fragmentation géographique se double souvent d'une fragmentation linguistique, ainsi que de l'absence d'initiatives spécifiquement issues des quartiers ou communes populaires (figure 5).

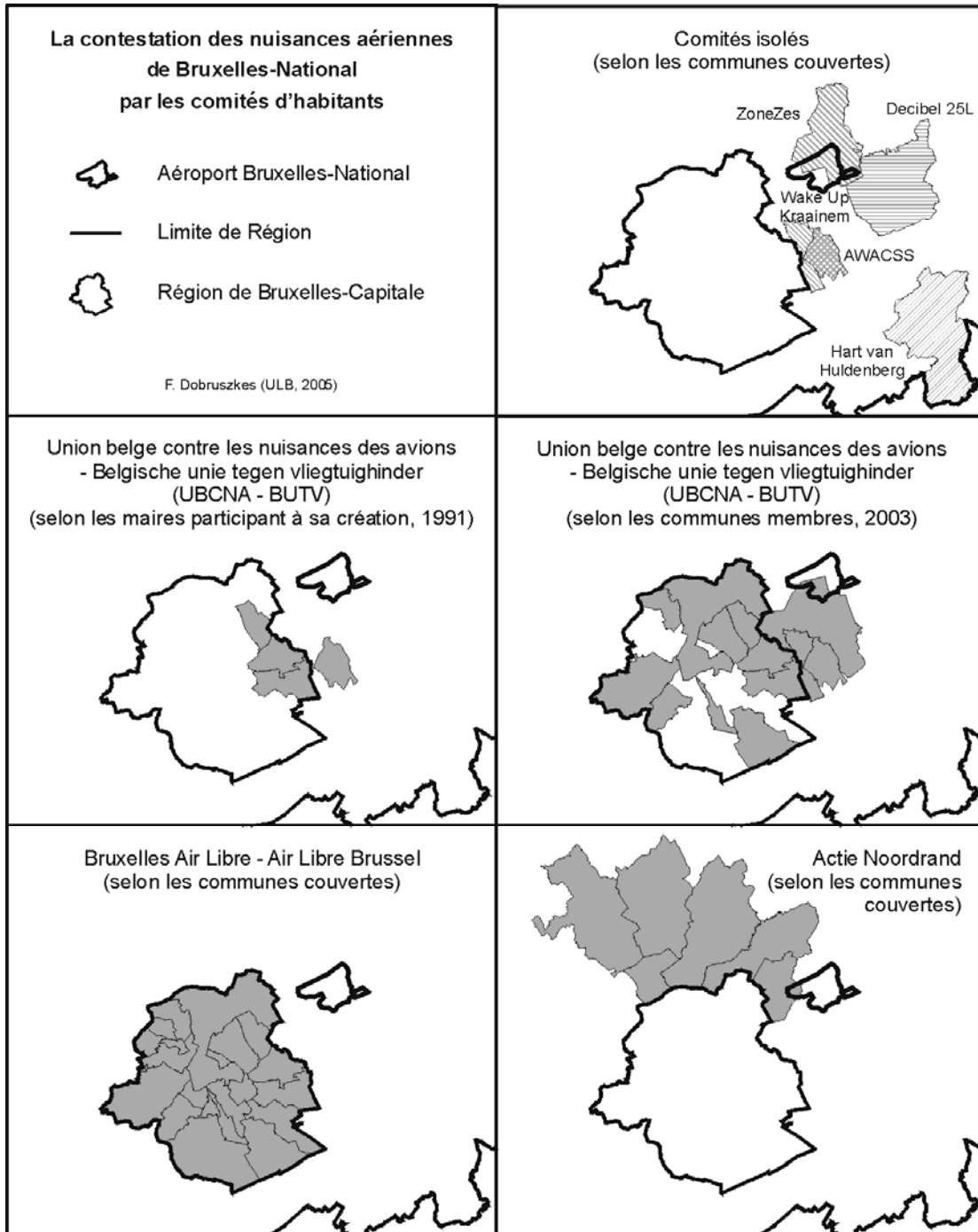


Figure 5 : espaces couverts par les comités de défense

L'Union Belge Contre les Nuisances d'Avions (UBCNA-BUTV), initiative politique de milieux libéraux francophones de l'est de Bruxelles et sa périphérie, couvre une partie de Bruxelles et quelques communes de la périphérie flamande à population francophone importante. Cette association, présidée par le maire de Woluwé-Saint-Pierre, est en même temps la garante de sa visibilité médiatique. Sa création, en 1991, est le fait de 23 membres-fondateurs qui pour la plupart habitent dans les quartiers favorisés de l'est de Bruxelles et sa périphérie ; leur profession est révélatrice de leur capital social et/ou culturel : 4 maires, 5 administrateurs de société, 4 juristes, un industriel, un économiste,...

Bruxelles Air Libre, bilingue, plus apolitique, annonce défendre toute la Région bruxelloise. A contrario, le Noordrand Actie ne défend que la périphérie nord, est unilingue flamand et des dérapages anti-francophones ou anti-Bruxellois sont une réalité. Certains liens avec l'extrême droite flamande existent. Les autres comités sont géographiquement restreints à une seule commune ou sous-commune.

Ajoutons que la simple observation, dans les manifestations, réunions d'information ou d'association et débats, montre que les populations des quartiers populaires sont très peu présentes dans la lutte contre les nuisances aériennes. On y voit au contraire une population à capital social et/ou culturel élevé, généralement issue des « beaux quartiers »<sup>10</sup>.

La capacité de structuration et de visibilité médiatique des populations issues des quartiers aisés est bien révélée également par le site web de l'association « Wake Up Kraainem », du nom de la commune de Kraainem, située en périphérie orientale, dans l'axe sud de la piste 02/20. À la demande des associations de défense « Wake Up Kraainem » et « AWACSS », les communes de Kraainem et de Wezembeek-Oppem ont acquis un sonomètre. Celui-ci est en permanence relié à un site Internet qui affiche en temps réel les mesures de bruit des avions (figure 6). Il suffit alors de cliquer sur un lien pour qu'un e-mail adressé au Service de Médiation de l'Aéroport soit rédigé, avec copie au Gouvernement fédéral. Est-ce un hasard si une telle organisation est issue de quartiers favorisés et non de quartiers populaires ?

---

<sup>9</sup> Source : Annexes du Moniteur Belge du 30/7/1992.

<sup>10</sup> Les manifestations avec applaudimètre par commune sont de ce point de vue très révélatrices.

Wake Up Kraainem - Microsoft Internet Explorer

Fichier Edition Affichage Favoris Outils ?

Précédente

Adresse http://www.wakeupkraainem.be/sonometres/

Rechercher dans Belgique 1009 bloquée(s) wake up kraainem

7/10/2007 12:37:05	7/10/2007 12:38:01	<b>88,2</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:34:39	7/10/2007 12:35:37	<b>78,8</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:26:43	7/10/2007 12:27:44	<b>82,4</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:25:32	7/10/2007 12:26:05	<b>77,3</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:24:22	7/10/2007 12:25:01	54,2	
7/10/2007 12:22:39	7/10/2007 12:23:21	<b>88,3</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:21:12	7/10/2007 12:22:08	<b>79,5</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:19:46	7/10/2007 12:20:41	<b>83,5</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:18:14	7/10/2007 12:19:01	<b>93,8</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:16:42	7/10/2007 12:17:43	57,1	
7/10/2007 12:14:16	7/10/2007 12:15:14	<b>87,6</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:12:40	7/10/2007 12:13:01	53,9	
7/10/2007 12:11:24	7/10/2007 12:12:06	62	
7/10/2007 12:08:38	7/10/2007 12:09:36	<b>81,8</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:06:31	7/10/2007 12:07:24	58,8	
7/10/2007 12:01:29	7/10/2007 12:02:31	<b>92,6</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 12:00:28	7/10/2007 12:00:53	63,6	
7/10/2007 11:58:47	7/10/2007 11:59:40	67,8	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:57:19	7/10/2007 11:58:16	70,8	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:55:43	7/10/2007 11:56:44	<b>76</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:52:35	7/10/2007 11:53:30	73,3	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:51:39	7/10/2007 11:52:04	55,7	
7/10/2007 11:48:15	7/10/2007 11:48:41	53,8	
7/10/2007 11:43:56	7/10/2007 11:45:01	<b>82,2</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:40:39	7/10/2007 11:41:19	<b>80</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:39:12	7/10/2007 11:40:08	<b>79,9</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:37:34	7/10/2007 11:38:30	73,2	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:34:47	7/10/2007 11:35:33	<b>93</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:33:17	7/10/2007 11:34:16	<b>85,3</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:30:18	7/10/2007 11:31:02	<b>92,8</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:28:49	7/10/2007 11:29:26	73	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:27:10	7/10/2007 11:28:11	72	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:24:55	7/10/2007 11:25:48	<b>91,6</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:23:18	7/10/2007 11:24:03	<b>86,1</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:21:46	7/10/2007 11:22:43	<b>80,1</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:19:01	7/10/2007 11:20:00	<b>86,2</b>	<a href="#">Email</a>
7/10/2007 11:17:05	7/10/2007 11:18:17	72,0	<a href="#">Email</a>

Terminé Internet

Figure 6 : site Internet de l'association Wake Up Kraainem

### 3.2. Plaintes auprès du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles

Le service de médiation a notamment été instauré en vue de recueillir les plaintes des citoyens. Par « plainte », il faut entendre le fait de signaler son mécontentement. Il ne s'agit donc aucunement d'une action en justice.

La quasi-exclusivité des plaintes sont reçues par e-mail. En 2006, pas moins de 478 077 plaintes sont arrivées par cette voie auprès du Service de Médiation ! Celles-ci se répartissent en deux types :

- 38 085 plaintes (8%) témoignant d'une démarche « manuelle », soit par e-mail spécialement rédigé à cette fin soit via le formulaire ad hoc du site web du Service de Médiation ;
- 439 992 plaintes (92%) rédigées de manière semi-automatique par le site web de l'association « Wake Up Kraainem » évoqué ci-avant (92%).

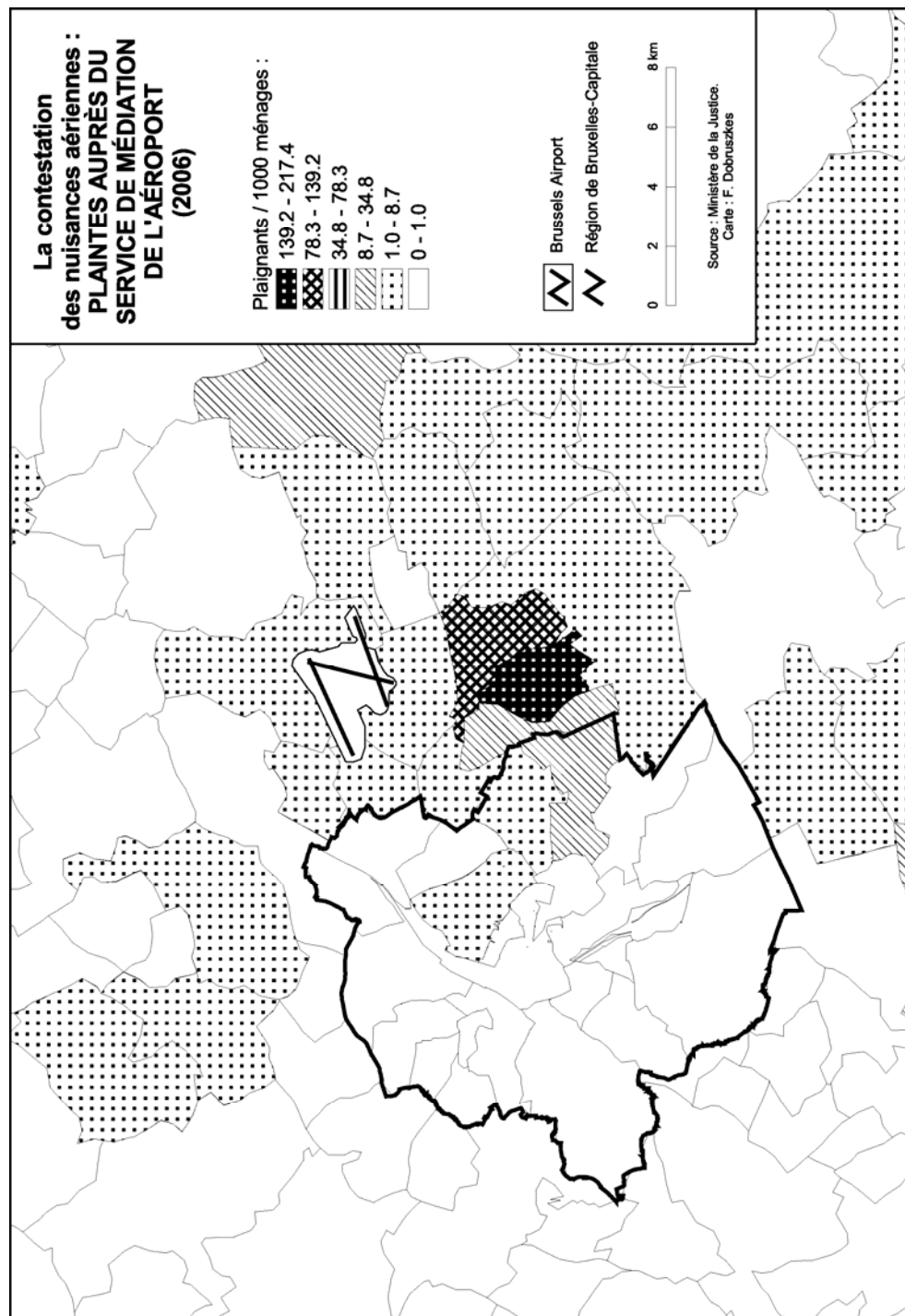


Figure 7 : géographie des plaignants auprès de l'administration de médiation

Les plaintes ont été déposées par seulement 3 394 personnes : 2 155 pour le système manuel et 1 239 pour le système semi-automatique, soit respectivement 18 et 355 plaintes par personne. La géographie des plaignants, rapportés à la population résidente (nombre de ménages), est à nouveau une géographie selon laquelle les quartiers centraux populaires sont sous-représentés (figure 7), par opposition aux périphéries

Nord et Est<sup>11</sup>. Le poids de la périphérie orientale est ici plus marqué, compte tenu du nombre de plaintes introduites sur base du sonomètre de Wake Up Kraainem implanté dans cet espace. Il faut aussi y voir le fait que les espaces concernés subissent une partie des décollages mais également des atterrissages. Dans Bruxelles, les plaignants, peu nombreux, sont cantonnés à des communes de standing élevé ou intermédiaire (Woluwé-Saint-Pierre, Woluwé-Saint-Lambert, Schaerbeek).

### 3.3. Les actions en justice

Entre 2002 et 2007, 17 actions en justice ont été menées contre l'État belge du fait de sa politique aéroportuaire à l'aéroport de Bruxelles, y compris les procédures de recours. Celles-ci sont essentiellement le fait de citoyens, au nombre de 3 566 et éventuellement impliqués dans plusieurs procédures. Plus marginalement, des associations ou institutions publiques bruxelloises sont également à la base de quelques plaintes.

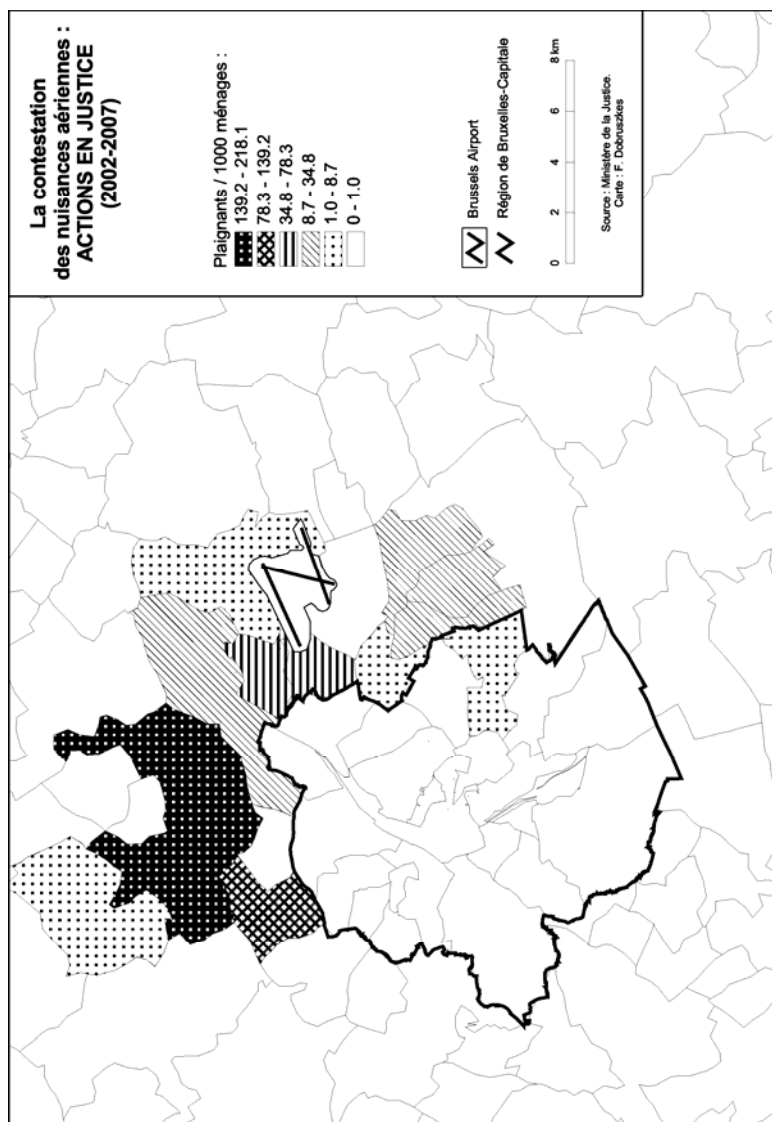


Figure 8 : géographie des plaignants en justice

<sup>11</sup> Même si le fait de travailler par codes postaux plutôt que par secteurs statistiques rend les analyses un peu moins précises. Les données de plaintes ne nous étaient malheureusement pas disponibles de manière plus précise.

La géographie des plaignants, également rapportée à la population résidente, correspond à une géographie qui exclut à nouveau les quartiers centraux populaires (figure 8). Les plaignants résident avant tout dans les périphéries Est et surtout Nord caractérisées par des standings supérieurs. Le poids de cette dernière est plus important compte-tenu d'une action qui a rassemblé, à elle seule, 3 221 citoyens. Ce faisant, dans certains quartiers, il y a jusqu'à un ménage sur cinq qui est impliqué dans la contestation judiciaire des nuisances aériennes, sous réserve du comptage multiple de citoyens impliqués dans plusieurs actions (sur la période 2002-2007).

Par opposition, les citoyens bruxellois ne sont quasiment pas impliqués dans les actions en justice, si ce n'est partiellement à Woluwé-Saint-Pierre dans l'Est de Bruxelles. À Bruxelles, au contraire des périphéries Nord et Est, la contestation est prise en charge par des associations (Bruxelles Air Libre) ou des pouvoirs publics — Région de Bruxelles-Capitale et commune de Woluwé-Saint-Pierre dont le maire a largement bâti sa visibilité médiatique sur la question des nuisances aériennes.

En conclusion, dans la région urbaine bruxelloise, la contestation des nuisances aériennes vient avant tout des quartiers aisés du nord / nord-ouest et de l'est. Cela est compréhensible dans la mesure où ceux-ci voient passer la majorité des avions décollant. Cependant, la réactivation ou la création de lignes sur les quartiers plus populaires a pu se faire dans la quasi-indifférence et sans réaction notable des populations concernées. Il n'est guère osé d'affirmer que la sortie de la crise de 2002-2003 s'est organisée au détriment des quartiers les moins structurés donc des parties centrales de Bruxelles.

#### **4. Conclusions**

Il nous semble que les résultats présentés ici, certes imparfaits et méritant certains approfondissements, appellent deux conclusions importantes.

Premièrement, si la contestation n'a évidemment rien d'illégitime, elle n'est pas pour autant la retranscription rigoureuse de la gêne réellement subie par l'ensemble des populations. En d'autres termes, la géographie d'une nuisance ne peut se réduire à la géographie de sa contestation. Ceci a des implications très importantes par rapport à l'éventuelle modulation des options politiques sous le poids des revendications citoyennes. En effet, et ce sera notre deuxième conclusion, les inégalités sociales conduisent à une différenciation de la capacité de défense de son environnement local, au bénéfice des groupes sociaux favorisés. La problématique est par définition inscrite dans un contexte géographique dès lors que les groupes sociaux, y compris leurs représentants politiques, se différencient dans l'espace. Bruxelles constitue à cet égard un cas d'école. Les inégalités sociales conduisent à une différenciation des ressources mobilisables dont Oberschall (1973, cité par Neveu, 1996) a souligné l'importance (en tant que capital de moyens utilisés pour structurer un mouvement et lui donner du poids) et la diversité : ressources économiques (coût des démarches, en particulier en cas de recours à des avocats spécialisés), capital culturel (capacité d'expression et de production d'un discours de socialement recevable), réseaux sociaux (capacité d'organisation, constitution d'une masse critique), réseaux politiques assurant le relais des revendications, ... La différenciation des ressources mobilisables et mobilisées conduit alors à la différenciation de la contestation des nuisances. Celle-ci est renforcée par le fait que pour les habitants des quartiers populaires, les nuisances aériennes ne sont qu'un problème parmi bien d'autres. Concernant les espaces bordant le Canal, le contexte est aggravé par la situation très précaire des habitants, caractérisée par l'absence d'organisations sociales et d'élites politiques (de Borman *et al.*, 2001) qui auraient pu permettre une cristallisation de la contestation. A contrario, la meilleure capacité d'organisation et de défense des populations aisées leur garantit potentiellement une réduction des nuisances, au détriment de quartiers populaires demeurant passifs. En témoigne la création de la route nocturne du Canal et de la réactivation de la route diurne dite Chabert.

Il reste cependant encore beaucoup à étudier quant à la socio-géographie de la contestation des nuisances aériennes à Bruxelles. Il y aurait en particulier lieu de travailler à une échelle plus fine tant géographiquement que sociologiquement. Cependant, il faudrait pour cela disposer de données plus précises sur les individus qui sont partie prenante dans cette contestation et leur lieu précis de résidence.

### Références

- Basner M., Glatz C., Griefahn B., Penzel T., Samel A. (2007), "Aircraft noise: Effects on macro- and microstructure of sleep", *Sleep Medicine* (article sous presse).
- Black D., Black J., Issarayangyun T., Samuels S. (2007), "Aircraft noise exposure and resident's stress and hypertension: A public health perspective for airport environmental management", *Journal of Air Transport Management* 13, p. 264-276.
- de Borman L., Dobruszkes F. et Marissal P. (2001), « Analyse socio-spatiale du lieu de résidence des élus communaux à Bruxelles », *Belgeo* 2001/1, p. 63-76.
- Dennis N. (1994), "Airline hub operations in Europe", *Journal of Transport Geography*, 2(4), p. 219-233.
- V. Biot et F. Dobruszkes (2005), « Nouvelles configurations des relations de pouvoir sur les territoires des aires métropolitaines : quelles possibilités pour une action des pouvoirs publics, quelles possibilités de prise en compte des intérêts des citoyens ? Le cas de l'aéroport de Bruxelles-National », actes du colloque *Développement urbain durable, gestion des ressources, gouvernance* (Lausanne, Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable) (publication sur CD-ROM).
- Faburel G. (2001), *Le bruit des avions, évaluation du coût social : entre aéroport et territoires*, Paris : Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 352 p.
- Fabiani J.-L. (2001), « L'amour de la nature », in M. Boyer et al. (coord.), *L'environnement, question sociale, dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement*, Paris, Odile Jacob, p. 29-37.
- Grimmeau J.-P., Marissal P., Roelandts M. (1994), « Une carte du standing dans l'agglomération bruxelloise », *Acta Geographica Lovaniensia*, vol. 34, p. 351-359.
- Neveu E. (1996), *Sociologie des mouvements sociaux*, Paris, Éditions La Découverte, 126 p.
- Oberschall A. (1973), *Social conflict and social movements*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 371 p.