

Le Conseil,

Considérant la législation de l'Union européenne et la jurisprudence constante de la Cour européenne des droits de l'homme consacrant la protection de l'environnement et le droit à un environnement sain et de qualité ;

Considérant le règlement (UE) n°598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, entré en vigueur le 13 juin 2016 ;

Considérant les difficultés, résumées dans le rapport de l'ULB (ULB & IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, rapport final, Bruxelles, 7 mai 2014, p. 9), de la mise en œuvre des mesures recommandées par l'approche équilibrée telle que définie dans le règlement n°598/2014 ;

Considérant que le droit à la santé et à l'environnement sain pour les riverains constitue un droit inaliénable, prescrit par l'article 23 de la Constitution, qui ne porte nullement préjudice au développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National ;

Considérant l'arrêté du gouvernement de la Région bruxelloise du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien ;

Considérant que l'application de cet arrêté a été confirmée par les plus hautes instances judiciaires belges et européennes et qu'il représente à ce jour la seule arme juridique dont dispose la Région bruxelloise pour fixer les limites acceptables en termes de bruit.

Considérant l'article 34 de l'arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National imposant au titulaire de l'exploitation le strict respect des normes acoustiques arrêtées par la Région bruxelloise et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral ;

Considérant que, selon la Directive 2002/49 du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la durée de la nuit européenne est fixée à 8 heures minimum ;

Considérant qu'un grand nombre d'aéroports européens disposent de réglementations strictes en matière de survol aérien de nuit, et ce, sans qu'une diminution de l'activité économique soit constatée ;

Considérant qu'un grand nombre d'aéroports européens, dont les avions survolent plus de 30.000 habitants, disposent d'une politique d'insonorisation visant à réduire les nuisances sonores et environnementales de la population survolée ;

Considérant que la correcte exécution des décisions de justice relève simplement d'un objectif légaliste de respect des décisions du pouvoir judiciaire, qui s'inspire du principe de loyauté fédérale, dans un souci d'assurer la sécurité juridique ;

Considérant la déclaration gouvernementale fédérale du 9 octobre 2014 qui annonce l'élaboration d' « une solution structurelle (...), en particulier dans les zones à forte densité de population » (Accord du gouvernement fédéral, 10 octobre 2014, p. 219) ;

Considérant la proposition du Gouvernement de la Région bruxelloise visant à concilier la qualité de vie des habitants de la Région bruxelloise et le développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National ;

Considérant que l'Organisation mondiale de la Santé conclut que les troubles du sommeil constituent l'un des effets les plus graves du bruit dans l'environnement, causant à la fois des effets immédiats ainsi que des effets à long terme ;

Considérant que le bruit généré par le survol aérien entraîne des troubles de l'attention et de la concentration aux enfants en milieu scolaire ;

Considérant que les pollutions sonore et environnementale entraînent des problèmes de santé avec notamment des conséquences sur le système nerveux central et périphérique et sur le système cardiovasculaire ;

Considérant que le Ministre fédéral de la Mobilité a décidé de mettre en place une plateforme de concertation à grande échelle afin de tenter de résoudre le dossier du survol aérien ;

Considérant que cette plateforme réunit direction et syndicats de l'aéroport, aiguilleurs du ciel, compagnies aériennes, associations de riverains, bourgmestres bruxellois et des deux Brabant ;

Considérant la proposition de résolution (55 0291/001) visant à pallier le problème des nuisances générées par le survol aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National tout en conciliant le développement économique de cet aéroport ;

Considérant que la récurrence du survol aérien de la Région bruxelloise et de sa proche périphérie constitue une source constante de nuisances sonores et environnementales importantes ;

Considérant que la situation ne semble pas avoir évoluée depuis plusieurs années et que le survol intensif de la Région bruxelloise se poursuit et continue de provoquer des interrogations et des réactions négatives légitimes des habitants et des riverains, et ce, même si la situation lors de la crise covid a amené une diminution passagère de ce survol intensif ;

Considérant que la commune de Forest n'est pas épargnée par ces nuisances liées notamment à l'utilisation de la route du canal et du trafic nocturne.

Demande :

1. Au Gouvernement fédéral :

- De considérer que l'aéroport de Bruxelles-National a prioritairement une vocation d'aéroport urbain dont les activités régulières sont diurnes ;
- De conserver la limitation actuelle maximum de l'aéroport à 250.000 mouvements, en s'opposant au projet de doublement du trafic souhaité par Brussels Airport Company ;
- De confirmer de manière absolue le principe du non-survol des zones densément peuplées afin de respecter l'intérêt général, la santé publique et la sécurité des populations ; et de considérer que tout le territoire de la Région bruxelloise, en ce compris la zone du Canal, est densément peuplé ;
- D'adapter les procédures et routes aériennes dans le but de réduire les nuisances et de minimiser le nombre de personnes impactées par celles-ci ;
- De fixer la période dite « de nuit » à l'aéroport de Bruxelles-National de 22h00 à 7h00, d'interdire les décollages et les atterrissages durant cette période, sauf les exceptions définies par la loi et dans le strict respect du quota annuel actuel des vols de nuit ;
- De proposer la réalisation d'une étude indépendante sur l'impact des particules ultrafines émises par le trafic aérien sur l'ensemble des citoyens survolés ;
- De veiller au strict respect des normes de vent applicables sur les pistes 01-19, 07-25 et de garantir la transparence totale à cet égard ;
- D'exiger de l'exploitant de l'aéroport qu'il recule d'au minimum de 1.800 mètres, et si nécessaire d'une distance encore plus longue, le seuil de la piste 25L vers l'Est de manière à permettre les décollages par un virage à gauche sans survoler la Région bruxelloise et sa proche périphérie, dont Crainhem et Wezembeek-Oppeem ;
- De développer une stratégie aéroportuaire nationale en vue d'une meilleure répartition, vers les aéroports régionaux, des activités de fret et de charter / low cost et d'étudier la décentralisation de certaines activités de l'aéroport dans le cadre d'une gestion concertée avec aéroports belges visant à exploiter mieux leurs spécificités et leurs synergies éventuelles tout en évitant toute forme de concurrence déloyale entre eux ;
- D'instaurer, concomitamment au respect des normes ci-avant exposées, une autorité publique, indépendante et neutre, de contrôle des nuisances sonores aériennes autour de Bruxelles-National, et de favoriser les accords de coopération avec les différentes régions du pays ;
- De respecter l'Arrêté bruit de la Région bruxelloise du 27 mai 1999, entré en vigueur le 1er janvier 2000, ainsi que toutes les décisions de justice exécutoires ;
- D'exiger que soit strictement sanctionné tout non-respect des routes aériennes ;

- D'instaurer, en vue de lutter plus efficacement contre le réchauffement climatique et en collaboration avec les instances européennes, une taxation effective sur le kérosène des avions au départ ou à destination de l'Europe ;
- D'étudier, dans le respect des principes énoncés ci-avant, l'ensemble des recommandations des associations représentatives dans la définition et l'organisation des routes aériennes ;
- D'étudier, en collaboration avec les autorités régionales compétentes et les associations représentatives, la mise en place d'un plan d'insonorisation global des zones résiduellement survolées dont les effets ne pourront toutefois pas être considérés comme l'acceptation ultérieure d'une extension de l'aéroport non durable et non respectueuse de la santé des habitants de la Région bruxelloise et de sa proche périphérie ;
- D'étudier le sujet de la restriction de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, sans tabou et avec tous les acteurs de la mobilité ;
- D'interdire les avions les plus bruyants par une adaptation régulière des limites de bruit réglementaires (quotas de bruit autorisé par avion et par saison) ainsi que la mise en place d'incitants financiers intégrés aux redevances de décollage et d'atterrissage. Nous plaidons également pour que les dépassements des normes de bruits imposées par l'arrêté bruit de la Région bruxelloise fasse l'objet d'une sanction effective ;
- D'utiliser une meilleure politique tarifaire comme l'un des leviers permettant d'assurer un meilleur équilibre des tarifs entre l'offre aérienne et l'offre ferroviaire ;
- D'interdire les vols « sauts de puce » pour lesquels il existe généralement une alternative efficace en train (Bruxelles-Paris, Bruxelles-Amsterdam...) ;
- D'investir massivement dans le développement du transport ferroviaire au niveau européen, dont celui des réseaux de train de nuit et TGV fret ;
- D'adopter une totale transparence par rapport aux travaux menés dans le cadre de la plateforme de concertation.

2. Au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- D'étudier la possibilité de rapprocher les normes de bruit des nouvelles lignes directrices liées au bruit aérien de l'OMS et du principe de récurrence du bruit ;
- De poursuivre la parfaite perception des amendes administratives dues par les compagnies aériennes en infraction ;
- De s'assurer que le réseau de sonomètres couvre bien l'ensemble des survols de la région et qu'ils permettent de verbaliser l'ensemble des avions qui ne respecteraient pas l'arrêté bruit sur le territoire de la région ;
- De maintenir et réaffirmer sa position adoptée en 2017 telle que développée dans les présentes demandes au Gouvernement fédéral ;
- De valoriser et de promouvoir les circuits de consommation qui privilégient une production locale, socialement juste et durable.

3. Aux communes bruxelloises :

- De défendre cette motion auprès de la plateforme de concertation ;
- De faire sienne la présente motion.