

Motion 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 l'aéroport

Mars 2017

- 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 de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien ;
- 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 de Bruxelles-Capitale 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 ;
- Considérant la motion adoptée à l'unanimité par la Conférence des bourgmestres bruxellois du 21 octobre 2015 visant notamment à fixer la période de nuit de 22h00 à 7h00, au cours de laquelle les décollages et les atterrissages durant cette période sont interdits, sauf exceptions légales ;
- 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 du respect des décisions du pouvoir judiciaire, qui s'inspire du principe de loyauté fédérale, dans un souci d'assurer la sécurité juridique ;
- 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 le 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 ;

Demande 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 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 ;
- ▶ 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 la piste 25L vers l'Est de manière à permettre les décollages par un virage à gauche sans survoler la Région bruxelloise ;
- ▶ 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 ;
- ▶ 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 1^{er} janvier 2000, ainsi que toutes les décisions de justice exécutoires ;
- ▶ D'exiger que soit strictement sanctionné tout non-respect des routes aériennes ;
- ▶ 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 globale des zones résiduellement survolées.

