

**Motion du Conseil Communal de Woluwe-Saint-Pierre concernant les nuisances liées au survol aérien massif de notre commune, de la région de Bruxelles-Capitale et de sa périphérie**

Considérant la motion adoptée par le Conseil communal le 30 septembre 2014 ;

Considérant les nuisances intolérables liées au survol massif, de jour comme de nuit, de notre commune, nuisances aggravées depuis plusieurs mois et qui touchent tous les quartiers ;

Considérant que notre commune est de loin l'une des plus impactées par l'activité aéroportuaire de Brussels Airport, tant par les décollages que les atterrissages ;

Considérant que le survol abusif de Woluwe-Saint-Pierre n'a rien d'historique, ni d'inéluctable, ni d'équitable ;

Considérant l'utilisation, au cours des quinze dernières années de plus en plus intensive des routes survolant notre commune tant au départ des pistes 25 (virage(s) à gauche), qu'à l'atterrissage sur la piste 01 ;

Considérant de surcroît la nouvelle intensification du survol de la commune de Woluwe-Saint-Pierre depuis l'entrée en vigueur le 2 avril du nouveau Plan de survol ;

Considérant que cette intensification du survol s'observe tant dans les phases de décollage que dans les phases d'atterrissage ;

Considérant que le double virage à gauche, interdit par l'ordonnance du Tribunal de Première Instance du 31 juillet 2014, et officiellement supprimé, continue à exister dans les faits et que, des avions continuent dès lors de survoler des quartiers pourtant interdits de survol ;

Considérant que la décision du Gouvernement fédéral de renvoyer sur le virage dit « Gauche court » les avions se rendant vers Huldenberg n'a jamais été imposée par l'Ordonnance du 31 juillet 2014 et que d'autres routes au départ de la 25 R sont possibles permettant de survoler des zones nettement moins densément peuplées ;

Considérant que depuis l'entrée en vigueur du nouveau plan , la piste 01 a été exploitée, en utilisation normale hors travaux exceptionnels, dans 22,9 % de tous les atterrissages enregistrés de jour à l'aéroport de Bruxelles-National et 17,2 % de tous les atterrissages enregistrés de nuit sur ce même aéroport ;

Vu que depuis l'entrée du Plan – et jusqu'au début des travaux opérés cet été à l'aéroport-, le sonomètre installé par Bruxelles Environnement à la Corniche verte, sur le territoire de Woluwe-Saint-Pierre, a enregistré de jour 8766 événements sonores de plus de 65 décibels et durant chacun plus de dix secondes, soit une moyenne de 98 épisodes de bruit intense par jour, avec un pic de 344 épisodes de bruit enregistré le 15 juin ; considérant que ce même sonomètre a enregistré, de nuit (23h-7h), 764 événements sonores de même nature (plus de 65 décibels et plus de dix secondes), soit près de 9 épisodes de bruit par nuit en moyenne, avec un pic à 44 épisodes observé durant le mois de juin ;

Considérant les conséquences de ces surexpositions au bruit de jour comme de nuit, quels que soient les zones et quartiers survolés, sur la santé physique et mentale des habitants survolés ;

Considérant en particulier la publication « Night noise guidelines for Europe » (2009) de l'OMS, stipulant qu' « être exposé de nuit durant une longue période à des niveaux moyens supérieurs à 55 dB, ce qui équivaut au bruit d'une rue fréquentée, peut faire monter la tension artérielle et provoquer des crises cardiaques » ;

Considérant l'arrêt rendu par le Tribunal de Première instance de Bruxelles le 31 juillet 2014 qui juge illégal le double virage à gauche au départ de la piste 25R et impose à l'Etat fédéral d'y remédier sans délais, sous peine d'astreinte ;

Considérant l'arrêt rendu par la Cour d'Appel de Bruxelles le 9 juin 2005 qui juge contraire à l'article 23 de la Constitution le survol intensif - tant en décollages qu'en atterrissages- de zones densément peuplées en général, de Woluwe-Saint-Pierre en particulier ;

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, qui entrera en vigueur le 13 juin 2016 ;

Considérant qu'à partir de cette date, toute décision qui touchera de quelque manière que ce soit à la capacité d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (y compris la définition de nouvelles routes et toute modification du schéma d'exploitation des pistes) sera soumise à l'avis préalable des autorités européennes ;

Considérant donc l'extrême urgence pour le gouvernement fédéral à prendre des dispositions pour protéger la santé et la sécurité des riverains ;

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;

Considérant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27/05/1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien ;

Considérant que la Cour d'appel de Bruxelles dans son arrêt du 9 juin 2005, rendu suite à un recours introduit par la Région bruxelloise à l'encontre de l'Etat belge, avait effectivement précisé que l'arrêté du 27 mai 1999 du Gouvernement bruxellois était parfaitement légal et que le respect de la législation environnementale n'avait pas pour effet d'entraîner la cessation de l'activité de l'aéroport ;

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 »<sup>1</sup> et l'ancrage des accords aéroportuaires « dans une loi sur les procédures de vols »<sup>2</sup> ;

Considérant le caractère évasif de cette déclaration, et qui pourrait définitivement figer la situation actuelle ;

Considérant que le moratoire actuellement mis-en-place n'est pas et ne peut devenir une solution structurelle ;

Considérant l'immobilisme du gouvernement fédéral et l'absence de toute réelle concertation entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement bruxellois ;

Considérant le projet de la société DHL d'investir 114 millions € à l'aéroport de Zaventem dans un HUB ultra moderne composé d'un centre de tri de 31.500 m<sup>2</sup> et d'un complexe de bureaux de 5.000m<sup>2</sup>, et le risque d'une augmentation des vols de nuit d'ici à 2020 ;

Considérant qu'en sa qualité de Ministre Fédérale, Madame Galant a déclaré qu'elle était chargée du développement de l'aéroport de Zaventem ;

Considérant par ailleurs les nouveaux investissements consentis par les exploitants de l'aéroport pour mieux et davantage accueillir les compagnies aériennes low-cost à Bruxelles-National ;

Considérant l'annonce récente de la SNCB de l'abandon potentiel de son projet de création d'une ligne de train directe vers l'aéroport de Charleroi Brussels South, ce qui aurait pourtant facilité le processus de spécialisation des aéroports de notre pays selon leurs types d'activités (city-airport, cargo, low-cost) ;

Réitérant sa ferme volonté de protéger la santé, la qualité de vie et la sécurité de ses habitants souffrant du survol aérien massif et injustifié de la commune ;

---

<sup>1</sup> Accord du gouvernement fédéral, 10/10/14, p. 219.

<sup>2</sup> Idem.

Réitérant son engagement à exiger des autorités compétentes un environnement sonore supportable dans le ciel de sa commune et de tous les riverains de l'aéroport ;

Réitérant son soutien aux associations qui se battent pour les mêmes enjeux,

### Le conseil communal de Woluwe-Saint-Pierre

- Dénonce la non-observance de l'Ordonnance du Tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014 qui interdit le double virage à gauche au départ de la piste 25R ;

Demande, en conséquence, au Gouvernement fédéral de prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour que cette dernière soit intégralement suivie et respectée et que le double virage à gauche soit, dans les faits et la pratique, définitivement supprimé ;

- Dénonce l'intensification globale du survol de la commune et l'accroissement des nuisances sonores, environnementales et sanitaires, qu'elle entraîne depuis l'entrée en vigueur le 2 avril 2015 du nouveau plan ;

Demande au Gouvernement fédéral de faire respecter l'Arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005 qui condamne le survol intensif – tant en décollage qu'en atterrissage- de zones densément peuplées, et de Woluwe-Saint-Pierre en particulier ;

Demande en conséquence au Gouvernement fédéral et de prendre toutes les dispositions nécessaires, sans délai aucun, pour dégager, avant le 13 juin 2016, les solutions structurelles qui permettront de soulager les riverains de l'aéroport par la définition et la mise en service de routes au-dessus de zones moins densément peuplées que Woluwe-Saint-Pierre ;

- Demande avec force au Gouvernement fédéral de porter, immédiatement, hors négociations sur les solutions structurelles, la période dite de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National de 22h à 7h ;
- Exige du Gouvernement fédéral qu'il fasse appliquer correctement et intégralement les dispositions relatives aux normes de vent applicables sur les pistes 01/19 et 25/07 décidées par le Gouvernement précédent et telles que reprises dans les accords aéroportuaires 2008-2010 ;

- Demande que la noise abatement procedure (NA) soit effective avec montée rapide pour tous les décollages et descente continue pour tous les atterrissages et que la vitesse limite de la noise abatement procedure soit déterminée sur base d'une étude des conséquences et soit valable pour tout appareil opérant à l'aéroport national;
- Exige qu'en cas d'infraction aux procédures aéronautiques publiées dans les A.I.P., des sanctions administratives soient dressées par la DGTA4 ;
- Demande au Gouvernement fédéral que :
  - Toute nouvelle route aérienne fasse l'objet d'une étude d'incidence et d'une consultation publique préalable : la commune s'oppose donc aux décisions du gouvernement fédéral qui a créé de nouvelles routes au-dessus de notre commune sans consultation de ses habitants. Elle demande que la définition de nouvelles routes tienne compte de la densité de la population survolée (nombre d'hab/km2)
  - Les normes de vent dites « historiques » soient réintroduites dans le cadre des solutions structurelles recherchées ;
  - Les opérations soient interdites à l'aéroport de Zaventem, pour tous les avions les plus bruyants, selon les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
  - Une stratégie aéroportuaire soit mise en place au niveau du pays, exploitant les spécificités de chaque aéroport, Liège étant reconnu et adapté pour le fret, Charleroi étant spécialisé dans le Low Cost, Ostende ayant également vocation à accueillir le fret.
  - Les projets de développement de DHL n'entraînent aucun vol de nuit supplémentaire au départ et à l'arrivée de Bruxelles-National. Au contraire, les négociations en vue de solutions structurelles doivent porter sur la suppression à terme de tout vol de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.
  - qu'une autorité indépendante de contrôle incluant des représentants régionaux et des riverains, soit créée sans délai.

Outre l'appel à agir formulé à l'égard du gouvernement fédéral, le conseil communal demande au gouvernement bruxellois que :

- 1) Les astreintes dues pour non-application de l'Ordonnance du 31 juillet 2014 soient exigées auprès du Gouvernement fédéral ;
- 2) Une étude épidémiologique (bruit et particules ultrafines) aux contours définis par un comité scientifique soit menée sur l'impact du trafic aérien pour les populations vivant en Région bruxelloise.

---

<sup>4</sup> Conformément à l'art. 21, chapitre II « Dispositions pénales » et à l'art. 46, chapitre III « Amendes administratives », de la loi du 27 juin 1937 portant révision à la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

- Décide de transmettre cette motion au Gouvernement fédéral et à la Chambre des Représentants, au Gouvernement et Parlement régional bruxellois, à la Commission et au Parlement européen.