

Extrait du registre aux délibérations du Conseil communal

Présents

Damien De Keyser, *Conseiller communal-Président* ;
Benoît Cerexhe, *Bourgmestre* ;
Caroline Lhoir, Alexandre Pirson, Françoise de Callatay-Herbiet, Antoine Bertrand, Carine Kolchory, Dominique Harmel, Helmut De Vos, *Échevins* ;
Philippe van Cranem, Anne-Charlotte d'Ursel, Christine Sallé, Alexia Bertrand, Tanguy Verheyen, Aymeric de Lamotte, Christophe De Beukelaer, Georges Dallemagne, Cécile Vaincel, Etienne Dujardin, Laurent de Spirlet, Olivia Casterman, Marie Cruysmans, Muriel Godhaird, Jonathan de Patoul, Anne Delvaux de Fenffe, Juliette Siaens-Mahieu, Christiane Mekongo Ananga, Cathy Vaessen, Danièle Van Crombrugge-Gruloos, *Conseillers communaux* ;
Sylvie Aerts, *Secrétaire communale f.f.*

Excusés

Gerda Postelmans, *Échevin* ;
Willem Draps, Carla Dejonghe, Catherine Bruggeman, Michel Naets, Sophie Busson, *Conseillers communaux* ;
Florence van Lamsweerde, *Secrétaire communale*.

Séance du 24.05.22

#Objet : CC - Motion du Conseil communal de Woluwe-Saint-Pierre visant à pallier le problème des nuisances générées par le survol aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National #

Séance publique

LE CONSEIL,

Vu le dossier intitulé "Motion du Conseil communal de Woluwe-Saint-Pierre visant à pallier le problème des nuisances générées par le survol aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National", inscrit à l'ordre du jour ;

Entendu les interventions de M. Etienne DUJARDIN, M. Georges DALLEMAGNE, M. Jonathan de PATOUL, Mme Cécile VAINSEL, conseillers communaux, de M. Benoit CEREXHE, bourgmestre, ainsi que de Mme Cathy VAESSEN, conseiller communal ;

DECIDE d'adopter la motion suivante :

Motion du Conseil communal de Woluwe-Saint-Pierre visant à pallier le problème des nuisances générées par le survol aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National

"LE CONSEIL,

Considérant la situation particulière de sa commune, la plus survolée de Bruxelles, notamment par les trop nombreux avions effectuant des décollages au départ de la piste 25R sur la route dite du « virage gauche court », les avions qui empruntent encore le « virage gauche long » (5.268 décollages sur les 11.544 décollage effectués au départ de l'aéroport en février, mars et avril 2022, soit 45,63 % de l'ensemble des décollages), et ceux, trop nombreux également, atterrissant sur la piste 01, de jour comme de nuit (4.723 atterrissages sur les 17.615 atterrissages vers l'aéroport en mars, avril et mai 2022, soit 26,81 % des atterrissages) ;

Considérant qu'ainsi, divers quartiers de la commune de Woluwe-Saint-Pierre constituent le point de croisement des routes aériennes empruntant les pistes 01 et 25 R soumettant leurs habitants à un régime de double peine, d'autant plus que les nuisances de la piste 25 R (décollage) et de la 01 (atterrissage) ne sont pas simultanées et qu'elles s'alternent donc sans aucun répit pour les habitants survolés ;

Considérant la part croissante de nuisances observées sur Woluwe-Saint-Pierre depuis 2004 jusqu'à aujourd'hui, par la mise en place de plans successifs de répartition des vols au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles-National ;

Considérant les nombreuses actions citoyennes et associatives, ainsi que les multiples procédures judiciaires initiées par la commune contre les différents plans de survol ;

Considérant la motion « Survol aérien de la commune de Woluwe-Saint-Pierre » qu'il a adoptée en sa séance du 30 septembre 2014 ;

Considérant la motion « Nuisances liées au survol aérien massif de notre commune, de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa périphérie » qu'il a adoptée en sa séance du 10 septembre 2015 ;

Considérant la motion « Application stricte de l'arrêté bruit en matière de nuisances aériennes » qu'il a adoptée en sa séance du 20 décembre 2016 ;

Considérant la motion « Avions » qu'il a adoptée en sa séance du 26 juin 2018 ;

Considérant la motion du Conseil Communal de Woluwe-Saint-Pierre adoptée le 28 mai 2019 visant à pallier le problème des nuisances générées par le survol aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National ;

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 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 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 l'arrêt de la Cour d'Appel du 17 mars 2005 ordonnant à l'État belge de mettre fin, sous peine d'astreinte, à l'usage abusif et intensif de cette piste 01 à l'atterrissage ;

Considérant l'arrêt de la Cour d'Appel du 9 juin 2005 qui exigeait que soit mis fin au survol intensif des quartiers densément peuplés des communes de l'Est de Bruxelles, dont Woluwe-Saint-Pierre, en raison de l'utilisation intensive du virage « gauche court » ;

Considérant l'ordonnance du Tribunal de Première Instance du 31 juillet 2014 condamnant le double virage gauche ;

Considérant l'arrêt du 19 juillet 2017 du Tribunal de Première instance de Bruxelles rendu suite l'action en cessation environnementale intentée conjointement par la Région bruxelloise et la Commune de Woluwe-Saint-Pierre contre l'État belge et le SPF Mobilité par lequel l'État belge s'est vu condamné à modifier les conditions d'utilisation de la route du ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 pendant la période allant de 23h00 à 7h00 ainsi qu'à effectuer une étude d'incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, pour ce qui concerne les nuisances sonores ;

Considérant l'arrêt de la Cour d'Appel du 31 mars 2018 confortant le droit de 93 familles riveraines de la courte piste 01 à être indemnisées pour les nuisances subies et confirmant un premier jugement intervenu en avril 2011, reconnaissant les fautes de l'Etat pour avoir pris « des mesures manifestement déraisonnables et non justifiées en rapport avec l'utilisation intensive de la piste 01 pour les atterrissages » ;

Considérant le jugement prononcé le 1^{er} février 2019 par le tribunal de première instance de Bruxelles relativement à la requête en intervention déposée par la commune le 27 juin 2018, par lequel l'État belge était condamné à remettre l'étude d'incidences au plus tard le 3 mai 2019, ainsi qu'à des astreintes en cas d'infraction commises entre 23h00 et 7h00 sur les routes du Canal, du Ring, et la piste 01 ;

Considérant que le 22 octobre 2020, la cour d'appel de Bruxelles a rendu un arrêt condamnant l'État à l'indemnisation à hauteur de 9,45 millions d'euros de 93 familles (321 riverains, soit 29.000,00 euros en

moyenne par personne) résidant dans les communes de Woluwe-Saint-Pierre, Crainhem et Wezembeek-Oppem, victimes d'une utilisation jugée excessive et totalement abusive de la piste 01. Que l'État Belge a annoncé en mars 2021 ne pas se pourvoir en Cassation ;

Considérant l'ordonnance du 9 décembre 2020, prononcée par tribunal de première instance de Bruxelles, par laquelle le tribunal constate l'insuffisance manifeste de l'étude et laisse un nouveau délai pour la compléter et la finaliser (1er juin 2022) ; souligne l'inertie de l'État belge dans ce dossier ; maintient un régime d'astreintes (relevées) pour le Canal, le Ring et la piste 01 ;

Considérant la nouvelle plainte en justice de 400 riverains déposée en 2022 et susceptible, en projetant le montant de l'indemnité à charge de l'État fédéral dans le cadre de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 22 octobre 2020, de coûter 40 millions d'euros à l'État Belge ;

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 l'accord du Gouvernement fédéral 2019-2024 par lequel le Gouvernement s'engage à trouver une solution pour les nuisances sonores et pour l'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles est confronté, ainsi qu'à travailler sur un projet de loi aérienne équilibré ;

Considérant l'accord du Gouvernement bruxellois 2019-2024 par lequel le Gouvernement s'engage notamment à défendre, auprès du Gouvernement fédéral, les priorités suivantes :

- l'évitement des zones les plus densément peuplées ainsi que la sécurité aérienne comme critères prioritaires dans la définition des nouvelles routes ;
- la création d'un organisme public indépendant de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations ;
- la modification des horaires de l'aéroport pour étendre, sur Bruxelles, la nuit de 22h à 7h ainsi que l'instauration d'une limite du tonnage des avions autorisés à survoler le territoire bruxellois et la définition et mise en œuvre de « quota count » pour le respect des normes de bruit (maximum 200 tonnes entre 22h et 7 h) ;
- la réalisation d'une étude épidémiologique afin d'analyser de manière scientifique l'impact réel du survol sur la santé des habitants ;
- la création d'un fonds d'indemnisation en vue de fournir des solutions d'isolation des bâtiments survolés ;

Et par lequel il s'engage à étendre le réseau de sonomètres pour couvrir l'ensemble des routes aériennes au-dessus du territoire régional et établir un cadastre du bruit, ainsi qu'à réfléchir à l'opportunité d'instaurer un régime de perception directe pour les amendes liées aux infractions environnementales, de manière à en faciliter la gestion et le traitement d'une part, et à les rendre plus effectives, via une plus grande rapidité de traitement, d'autre part ;

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 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 les émissions du secteur aérien ont augmenté de plus de 20 % depuis 2013 ;

Considérant le manque d'avancée concrète des derniers Gouvernements fédéraux dans ce dossier ;

Vu les nombreuses infractions à ces arrêtés observées et notifiées par l'IBGE ;

Considérant pour toutes ces raisons qu'il est urgent de mettre fin à toutes les souffrances, dont les problèmes de santé, endurées par les habitants de la commune de Woluwe-Saint-Pierre trop intensivement survolés, tant lors des décollages que des atterrissages de Brussels Airport ;

Considérant qu'il y a des mesures qui font consensus parmi les associations de riverains et les parties en cause dans le dossier du survol ;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FEDERAL :

1. La réduction significative des nuisances dues au survol aérien du territoire bruxellois en général, du territoire de Woluwe-Saint-Pierre en particulier, tant en ce qui concerne les décollages depuis la piste 25R et le virage gauche que les atterrissages sur la piste 01 ;
2. Le respect intégral de l'arrêt de la Cour d'Appel du 9 juin 2005 qui exigeait que soit mis fin au survol intensif des quartiers densément peuplés des communes de l'Est de Bruxelles, dont Woluwe-Saint-Pierre, en raison de l'utilisation intensive du virage « gauche court » ;
3. Le respect intégral de l'ordonnance du 31 juillet 2014 qui interdit l'utilisation du virage « gauche long » depuis la piste 25R ;
4. Le respect intégral du jugement du 19 juillet 2017 qui condamne notamment l'État belge à ne plus enfreindre les normes de bruit bruxelloises entre 23h00 et 7h00 sur la piste 01 (90 % des atterrissages de nuit sont en infraction) et à effectuer une étude d'incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, pour ce qui concerne les nuisances sonores ;
5. Le respect intégral du jugement du 1er février 2019, par lequel le tribunal de première instance de Bruxelles a condamné l'État belge à remettre l'étude d'incidences au plus tard le 3 mai 2019, ainsi qu'à des astreintes en cas d'infraction commises entre 23h00 et 7h00 sur les routes du Canal, du Ring, et la piste 01 ;
6. La prise en compte de l'ordonnance 9 décembre 2020, prononcée par tribunal de première instance de Bruxelles, par laquelle le tribunal constate l'insuffisance manifeste de l'étude d'incidence (produite le 31 mai 2019) et laisse un nouveau délai pour la compléter et la finaliser (2022) ; souligne l'inertie de l'État belge dans ce dossier ; et maintient un régime d'astreintes (relevées) pour le Canal, le Ring et la piste 01 ;
7. L'application stricte de l'« Arrêté bruit » de la Région bruxelloise ;
8. La clarification des normes de vent sur les pistes 25R et 25L de l'aéroport et ensuite leur stricte application par « Skeyes » afin de n'utiliser la piste 01 qu'à titre subsidiaire, lorsque les conditions météo l'exigent pour des raisons de sécurité (strictement à partir de 7 nœuds et sans anticipation) ;
9. La création d'un organe de contrôle neutre et indépendant qui poursuive et sanctionne toutes les infractions constatées ;
10. 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 est densément peuplé ;
11. 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 ;
12. De spécialiser Brussels Airport en un aéroport urbain : développer les synergies avec les autres aéroports du pays et demander une répartition du trafic aérien entre eux en favorisant leur spécialisation ;
13. De solliciter un recul de la piste 25L de minimum 1800 mètres vers l'Est de manière à permettre les décollages par un virage à gauche sans survoler la Région bruxelloise et sa proche périphérie dont Kraainem et Wezembeek-Oppeem ;
14. De réaliser une étude d'incidences scientifique et objective établissant notamment un cadastre du bruit et des particules ultrafines émises par le trafic aérien et reprenant tous les scénarios possibles pour diminuer les nuisances tant des décollages depuis la piste 25R (virage gauche court) que des atterrissages en piste 01 en application du principe d'une intensité de survol d'autant moindre que la population des zones survolées est dense ;
15. Demande que soit mis fin à l'exonération fiscale du kérosène et que cette fiscalité soit utilisée comme l'un des leviers permettant d'assurer un meilleur équilibre des tarifs entre l'offre aérienne et l'offre ferroviaire, en vue de lutter plus efficacement contre le réchauffement climatique ;
16. 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 ;
17. 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 ;

18. 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 ;
19. D'interdire les vols « sauts de puce » pour lesquels il existe généralement une alternative efficace en train (Bruxelles-Paris, Bruxelles-Amsterdam...);
20. D'investir massivement dans le développement du transport ferroviaire au niveau européen, dont celui des réseaux de train de nuit et de TGV fret ;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FEDERAL DE METTRE IMMEDIATEMENT EN ŒUVRE LES MESURES QUI FONT CONSENSUS PARMIS LES ASSOCIATIONS DE RIVERAINS ET LES PARTIES EN CAUSE DANS LE DOSSIER DU SURVOL, A SAVOIR :

1. L'instauration de la nuit aérienne de 22h00 à 7h00 durant laquelle aucun mouvement aérien ne peut se faire au départ et à l'arrivée de Brussels Airport ;
2. De fixer la limitation annuelle de l'aéroport à maximum 220.000 mouvements, en s'opposant à toute augmentation de l'activité de celui-ci ;
3. D'interdire ou limiter, à Brussels Airport, certaines catégories d'avions dont l'émission acoustique dépasse certains seuils en raison de leur modèle ou de leur vétusté (limitation du tonnage MTOW (136 tonnes) des avions et diminution des niveaux individuels de bruit, notamment) ;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT REGIONAL :

1. De continuer de percevoir les amendes à l'encontre des compagnies en infraction à l' « Arrêté bruit » de la Région bruxelloise ;
2. De continuer de mettre en œuvre les astreintes telles que prononcées dans les divers jugements rendus à l'encontre du Gouvernement fédéral dans cette affaire ;
3. 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 ;
4. Le bilan actuel de son engagement à étendre le réseau de sonomètres pour couvrir l'ensemble des routes aériennes au-dessus du territoire régional et établir un cadastre du bruit ;
5. Le bilan actuel de son engagement réfléchir à l'opportunité d'instaurer un régime de perception directe pour les amendes liées aux infractions environnementales, de manière à en faciliter la gestion et le traitement d'une part, et à les rendre plus effectives, via une plus grande rapidité de traitement, d'autre part ;
6. Le bilan de son engagement à défendre, auprès du Gouvernement fédéral, la réalisation d'une étude épidémiologique afin d'analyser de manière scientifique l'impact réel du survol sur la santé des habitants ;
7. Le bilan de son engagement à défendre, auprès du Gouvernement fédéral, la création d'un fonds d'indemnisation en vue de fournir des solutions d'isolation des bâtiments survolés ;

Décide de transmettre une expédition de la présente motion aux :

- Premier Ministre Fédéral ;
- Ministre Président Région Bruxelloise ;
- Ministre Fédéral de la Mobilité ;
- Ministre Régional de la Mobilité ;
- Ministre Fédéral de l'Environnement ;
- Ministre Régional de l'Environnement ;
- Président de la Conférence des Bourgmestres ;
- Administrateur délégué de skeyes ;
- Directeur du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National."

Le Conseil approuve à l'unanimité le projet de délibération.
29 votants : 29 votes positifs.

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ EN SÉANCE.

La Secrétaire communale f.f.,
(s) Sylvie Aerts

Le Président,
(s) Damien De Keyser

POUR EXTRAIT CONFORME
Woluwe-Saint-Pierre, le 07 juin 2022

La Secrétaire communale,

Le Bourgmestre,

Florence van Lamsweerde

Benoît Cerexhe