

**Motion de la Conférence des Bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre du survol intensif de la Région lors des décollages depuis les pistes 25 R & L et des atterrissages vers les pistes 07 L & R et la piste 01**

Version 11 mars 2026

---

Considérant la situation particulière de la Région de Bruxelles-Capitale, dont l'entièreté du territoire est densément peuplée, et qui subit des nuisances sonores excessives engendrées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, tant lors des décollages que lors des atterrissages ;

Considérant l'absolue nécessité d'éviter de survoler les zones densément peuplées afin de respecter l'intérêt général, la santé publique et la sécurité des populations ;

Considérant que le droit à la santé et à un environnement sain est consacré par la législation de l'Union européenne et la jurisprudence constante de la Cour européenne des droits de l'homme, d'une part, et qu'il constitue un droit inaliénable, d'autre part, garanti par l'article 23 de la Constitution, et qu'il ne saurait être sacrifié au développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National ;

Considérant qu'en 2023, dans son étude d'incidence du survol sur la santé des riverains pour le compte de l'association « Bond Beter Leefmilieu », le bureau ENVISA a estimé à environ 220.000 le nombre de personnes fortement incommodées par le bruit aérien de l'aéroport de Bruxelles-National, pour un coût annuel estimé à 1 milliard d'euros pour la sécurité sociale ;

Considérant que le Conseil national de la santé a conclu en mai 2024 qu'« en raison des effets négatifs graves sur la santé, il faut sans attendre interdire les vols de nuit de 23h à 7h pour permettre aux 163.000 riverains de l'aéroport d'avoir des nuits de 7h-8h sans être dérangés par le bruit des avions » ;

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

Considérant l'avis de la Commission Régionale des Permis d'Environnement (GOVC) du 15 mars 2024 préconisant notamment de limiter le nombre de mouvements aériens, de réduire l'impact climatique de l'aéroport et de mieux protéger la santé des personnes survolées ;

Considérant que les mécanismes actuels de contrôle des nuisances sonores aériennes autour de l'aéroport de Bruxelles-National reposent sur une pluralité d'acteurs et de dispositifs, et que l'absence d'une autorité publique clairement identifiée comme indépendante et neutre en matière de suivi et d'évaluation peut nuire à la lisibilité, à la transparence et à l'acceptabilité des décisions prises ;

Vu l'article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National qui impose 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 ;

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

Vu la Motion adoptée par la Conférence des bourgmestres le 21 octobre 2015 visant à dénoncer le survol abusif de la Région Bruxelles-Capitale ;

Considérant que la concertation avec les communes concernées constitue un élément important de l'élaboration et de l'adaptation des routes aériennes et des procédures de vol, en vue d'aboutir à des solutions équilibrées et durables ;

Considérant qu'il incombe aux pouvoirs publics, à tous les niveaux de pouvoirs en fonction de leurs compétences, de veiller à prendre les dispositions utiles pour protéger leur population des nuisances liées à l'exploitation d'un aéroport, à l'instar de ce qui s'est fait dans plusieurs villes voisines d'aéroports telles que Francfort (interdiction totale des vols réguliers entre 23h et 5h et limitation (en nombre et QC) entre 5h et 6h et 22h et 23h), Heathrow / Gatwick / Stansted (limite QC entre 23h et 7h), Paris-Orly (fermé de 23h30 à 6h), Schiphol (restrictions graduelles depuis fin 2023 interdisant les décollages entre 00h00 et 06h00 et les atterrissages entre 00h00 et 05h00), notamment.

## **Pistes, procédures et concentration des nuisances**

Considérant que, pour des raisons de sécurité aérienne, le choix des pistes est déterminé par un schéma préférentiel (« PRS ») fondé sur les conditions de vent, privilégiant les pistes 25 R et 25 L, et que le dépassement des normes de vent peut notamment entraîner l'activation de pistes subsidiaires 01, 07 L et 07 R ;

Considérant que les décollages depuis la piste 25 R, tant lors du virage à gauche que du virage à droite, engendrent en permanence des nuisances sonores importantes et particulièrement dommageables au petit matin (6h – 7h) sur une partie importante de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que l'utilisation des pistes 01, 07 L & R à l'atterrissage engendre un survol de la Région de Bruxelles-Capitale à basse, voire très basse altitude, de jour comme de nuit, créant de graves nuisances sonores pour les habitants de la Capitale ;

Considérant que de janvier 2025 à décembre 2025 inclus, la Région de Bruxelles-Capitale a subi 72.393 décollages (32.854 virant à gauche, 32.379 virant à droite et 7.160 allant tout droit (voir annexe 1 pour détails) et 19.136 atterrissages (13.364 sur la piste 01 (détails en annexe 2) et 7.460 sur les pistes 07 L & R (détails en annexe 3)) ;

Considérant que, en application du règlement européen (UE 2018/1048) relatif à la navigation fondée sur la performance (PBN), la Commission européenne impose aux États membres de garantir, au plus tard le 25 janvier 2024, la disponibilité de procédures d'approche relevant du cadre PBN, notamment de type RNP, pour les aéroports concernés, dont l'aéroport de Bruxelles-National, tout en laissant aux autorités nationales compétentes le soin d'en déterminer les modalités opérationnelles de mise en œuvre ;

Considérant la surutilisation des pistes 07 L & R en 2025 (7.460 atterrissages), des nuisances sonores subies en conséquence par les riverains habitant les communes situées sous les couloirs d'approches de ces pistes, et la crainte que cette utilisation intensive soit liée aux dernières publications des procédures RNP, et considérant par ailleurs la surutilisation de longue date de la piste 01 (13.364 atterrissages en 2025) et les nuisances pour les communes situées sous le couloir d'approche de cette piste ;

Considérant que le Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 établit un cadre pour la mise en œuvre de restrictions opérationnelles liées au bruit dans les aéroports, dans le respect d'une approche équilibrée visant à concilier développement aéroportuaire et protection de la santé des populations survolées ;

Considérant que l'instruction du 16 décembre 2013 actuellement utilisée pour déterminer le choix des pistes a été jugée illégale par la justice et que plusieurs décisions judiciaires (arrêt du 22 octobre 2020 de la Cour d'Appel de Bruxelles, ordonnance du 22 décembre 2023 du Tribunal de Première Instance Francophone de Bruxelles) ont ordonné à l'État belge d'appliquer l'instruction du 17 juillet 2013, moins restrictive au niveau des normes de

vent, qui permet dès lors un maintien accru du PRS et, en conséquence, une activation sensiblement inférieure des pistes subsidiaires 01 et 07 L & R ;

Considérant le jugement du 19 juillet 2017 du Tribunal de Première Instance Francophone de Bruxelles par lequel l'État belge s'est vu condamné à modifier les conditions d'utilisation de la route du canal, en ce qui compris pour la période allant de 23h00 à 7h00, ainsi que 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 ;

Considérant le jugement du 26 février 2025 qui reconnaît également les nuisances générées de nuit par les décollages depuis la piste 25 R et le virage gauche grâce aux relevés du sonomètre « Charrette », nuisances qui portent une atteinte importante, voire déterminante, à l'environnement des personnes survolées ;

Considérant les astreintes que l'État belge a été condamné à payer à la Région de Bruxelles-Capitale par les jugements du 19 juillet 2017, du 1er février 2019, du 9 décembre 2020, du 13 juin 2023 et du 26 février 2025 pour les très nombreuses infractions à l'arrêté bruit bruxellois (par rapport aux infractions enregistrées le mois correspondant de l'année 2017) pour les routes du canal, du ring, et la piste 01, ainsi que celles prévues par le jugement du 26 février 2025 pour les décollages sur les pistes 25 R, suivis du virage à gauche ;

### **La Conférence des Bourgmestres demande au Gouvernement fédéral :**

1. 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 de Bruxelles-Capitale est densément peuplé ;
2. De considérer que l'aéroport de Bruxelles-National doit avoir une vocation d'aéroport urbain dont les activités régulières sont diurnes et 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 ;
3. De faire respecter toutes les décisions de justice et en particulier, dans le cas de la présente motion :

*Les deux décisions de justice qui valident l'instruction du 17 juillet 2013 relatives aux normes de vent :*

- l'arrêt du 22 octobre 2020 de la Cour d'Appel de Bruxelles qui invalide l'instruction du 16 décembre 2013 ;
- l'ordonnance du 22 décembre 2023 du Tribunal de Première Instance Francophone de Bruxelles qui valide l'instruction du 17 juillet 2013 en vue de n'activer les pistes 01 et de façon exceptionnelle (en raison de la très forte densité des quartiers survolés) les 7 L & R que lorsque les conditions de vent le justifient strictement ;

*Le dernier jugement rendu par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles dans le cadre de l'action en cessation environnementale initiées en 2016 par la Région et la majorité des communes bruxelloises :*

- l'ordonnance du 26 février 2025 du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles ordonnant la cessation des infractions environnementales liées à l'utilisation des routes aériennes survolant la Région bruxelloise (Canal, Ring, 01, 25R) ;

4. De faire respecter les normes de bruit définies dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien ;
5. D'appliquer strictement les dispositions du Règlement (UE) n° 598/2014 dans toute décision relative à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, et à prendre sans délai des mesures de restriction opérationnelle visant à limiter les nuisances sonores sur la Région de Bruxelles-Capitale, zone densément peuplée ;
6. De prévoir d'enfin appliquer l'interdiction des vols de nuit entre 22h et 7h, comme de nombreux aéroports européens et, au besoin, d'initier sans délai une étude permettant de connaître les conséquences concrètes de cette mesure sur l'exploitation de l'aéroport ;
7. De limiter le nombre de mouvements aériens à Zaventem à 220.000 par an ;
8. De prévoir la diminution du niveau de bruit individuel de chaque avion (QC) de jour pour devenir raisonnable et acceptable, et d'interdire les avions ne respectant pas les seuils fixés ;
9. D'interdire les vols « sauts de puce » pour lesquels il existe généralement une alternative efficace en train (Bruxelles-Paris, Bruxelles-Amsterdam...) et de soutenir au niveau européen toute politique d'investissement dans le développement du transport ferroviaire, dont celui des réseaux de train de nuit et TGV fret ;
10. De prévoir d'aménager la piste 25 L de manière à permettre les décollages par un virage à gauche avant d'atteindre la Région bruxelloise ;
11. D'imposer aux avions décollant depuis la piste 25 R et effectuant un virage à droite de virer dès 400 pieds vers le Ring de façon à éviter de survoler la Région Bruxelloise, densément peuplée ;
12. De veiller à se conformer au règlement européen (UE 2018/1048) relatif à la navigation fondée sur la performance (PBN) sur les pistes 01, 07 L et 07 R de façon à créer le moins de nuisances possible pour les Bruxellois ;
13. D'instaurer, à brève échéance, l'organisme de contrôle indépendant, et de favoriser les accords de coopération avec les différentes régions du pays ;
14. D'étudier, dans le respect des principes énoncés ci-avant, l'ensemble des recommandations des associations représentatives des citoyens dans la définition et l'organisation des routes aériennes ;

#### **La Conférence des Bourgmestres demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :**

15. Que les nombreuses astreintes payées par l'État fédéral dans le cadre de l'action en cessation environnementale relative aux nuisances sonores générées par le survol de son territoire, introduite en 2016 par la Région notamment, soient en partie redistribuées aux communes, selon une clé de répartition ;
16. De lui transmettre le taux d'infractions commises par des compagnies aériennes aux normes de bruit bruxelloises ainsi que le détail des PV établis pour ces infractions, les amendes infligées à ces compagnies, l'état de perception de ces amendes pour la période qui s'étend du 1er janvier 2019 à aujourd'hui et de poursuivre cette communication chaque année ;

17. D'installer des sonomètres dans chaque commune survolée en Région bruxelloise sous les routes aériennes, afin de mesurer les nuisances du survol et de permettre de disposer d'éléments tangibles pour défendre leurs citoyens en justice.
18. Que la Région bruxelloise poursuive son action en cessation environnementale en cours et en introduise une nouvelle concernant la nouvelle route RNP 07 en raison des nuisances sonores importantes qu'elle engendre pour les habitants par les avions atterrissant via cette route ;
19. Revoir l'intégralité du processus de perception des amendes, par Bruxelles Environnement, suite à des infractions à l'arrêté bruit bruxellois afin d'augmenter le taux de perception et de l'effectivité de la norme ;

### La Conférence des Bourgmestres demande au Gouvernement régional flamand :

20. De ne plus s'abriter derrière l'actionnariat privé de l'aéroport de Bruxelles-National pour ignorer les investissements nécessaires à la protection des populations survolées qui subissent les nuisances environnementales et sanitaires générées par l'exploitation de celui-ci, et dont certains investissements (installation d'un mur anti-bruit, création d'un fonds d'indemnisation des personnes survolées, construction d'un hall d'essais couvert pour les moteurs d'avions, etc.) figurent pourtant depuis des années dans les permis d'environnement délivrés par cette même Région flamande.

#### Annexe 1

|                      | Janvier     | Février     | Mars        | Avril       | Mai         | Juin        | Juillet     | Août        | Sept.       | Octobre     | Nov.        | Déc.        | Total        |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| <b>Virage gauche</b> | 2974        | 2180        | 2490        | 2117        | 2174        | 2770        | 3706        | 2657        | 2800        | 3525        | 2851        | 2610        | <b>32854</b> |
| <b>Virage droite</b> | 2983        | 2110        | 2420        | 2094        | 2541        | 3221        | 2264        | 2351        | 3038        | 3674        | 3086        | 2597        | <b>32379</b> |
| <b>Tout droit</b>    | 562         | 485         | 473         | 350         | 474         | 798         | 707         | 769         | 477         | 698         | 861         | 506         | <b>7160</b>  |
| <b>TOTAL</b>         | <b>6519</b> | <b>4775</b> | <b>5383</b> | <b>4561</b> | <b>5189</b> | <b>6789</b> | <b>6677</b> | <b>5777</b> | <b>6315</b> | <b>7897</b> | <b>6798</b> | <b>5713</b> | <b>72393</b> |
| <b>% gauche</b>      | 45,6%       | 45,7%       | 46,3%       | 46,4%       | 41,9%       | 40,8%       | 55,5%       | 46,0%       | 44,3%       | 44,6%       | 41,9%       | 45,7%       | <b>45,4%</b> |
| <b>% droite</b>      | 45,8%       | 44,2%       | 45,0%       | 45,9%       | 49,0%       | 47,4%       | 33,9%       | 40,7%       | 48,1%       | 46,5%       | 45,4%       | 45,5%       | <b>44,7%</b> |
| <b>% tout droit</b>  | 8,6%        | 10,2%       | 8,8%        | 7,7%        | 9,1%        | 11,8%       | 10,6%       | 13,3%       | 7,6%        | 8,8%        | 12,7%       | 8,9%        | <b>9,9%</b>  |

#### Annexe 2

Statistiques d'utilisation de la piste 01 depuis le 1er janvier 2025

Chiffres: Airport Mediation

| Janvier | Février | Mars  | Avril | Mai   | Juin  | Juillet | Août  | Sept. | Octobre | Nov. | Déc. | TOTAL         |
|---------|---------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|---------|------|------|---------------|
| 170     | 915     | 1.199 | 1.611 | 3.162 | 1.513 | 685     | 1.685 | 1.352 | 467     | 204  | 401  | <b>13.364</b> |

#### Annexe 3

Statistiques d'utilisation des pistes 07R/L depuis le 1er janvier 2025

Chiffres: Airport Mediation

| Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août  | Sept. | Octobre | Nov. | Déc.  | TOTAL        |
|---------|---------|------|-------|-----|------|---------|-------|-------|---------|------|-------|--------------|
| 0       | 812     | 848  | 2.029 | 485 | 95   | 263     | 1.060 | 437   | 144     | 0    | 1.287 | <b>7.460</b> |