

## 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 communal de Woluwe-Saint-Pierre, réuni en séance publique,**

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 », et ceux, trop nombreux également, atterrissant sur la piste 01, de jour comme de nuit ;

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 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 16/04/2014 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 13/06/2016 ;

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 27/05/1999 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 25/06/2002 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'Etat belge et le SPF Mobilité ;

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<sup>er</sup> février 2019 par le tribunal de première instance de Bruxelles relativement à la requête en intervention déposée par la commune le 27 juin 2018 ;

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 09/10/2014 qui annonce l'élaboration d' « une solution structurelle (...), en particulier dans les zones à forte densité de population » (Accord du gouvernement fédéral, 10/10/2014, p. 219) ;

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 26% depuis 2013 ;

#### **DEMANDE A L'ACTUEL ET AU PROCHAIN GOUVERNEMENT FEDERAL :**

1. 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» ;
2. Le respect de l'ordonnance du 31 juillet 2014 qui interdit l'utilisation du virage «gauche long» depuis la piste 25R ;
3. Le respect du jugement du 19 juillet 2017 qui condamne 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) ;
4. L'application stricte de l' « Arrêté bruit » de la Région bruxelloise ;
5. L'application de la nuit environnementale européenne entre 22h00 et 07h00 sans aucun avion (dans le respect strict de la loi) ;
6. 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) ;
7. La création d'un organe de contrôle neutre et indépendant qui poursuive et sanctionne toutes les infractions constatées ;
8. 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 ;
9. 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 ;

10. 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 ;
11. D'interdire ou limiter certaines catégories d'avions à Brussels Airport ;
12. 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 ;
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 A L'ACTUEL ET AU PROCHAIN GOUVERNEMENT REGIONAL :**

21. De continuer de percevoir les amendes à l'encontre des compagnies en infraction à l' « Arrêté bruit » de la Région bruxelloise ;
22. De mettre en œuvre les astreintes telles que prononcées dans les divers jugements rendus l'encontre du Fédéral dans cette affaire ;
23. 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 ;
24. De multiplier les sonomètres constatateurs en vue d'assurer une parfaite identification des compagnies aériennes en infraction ;