

Proposition de résolution
relative aux solutions structurelles à apporter au problème des nuisances
liées au survol aérien en Région de Bruxelles-Capitale.

déposée par Caroline PERSOONS, Marc Jean GHYSSELS, Benoît CEREXHE, Jef VAN DAMME, Arnaud PINXTEREN
+ signature ouverte aux autres groupes reconnus du PRB

Développements

Il est patent que le survol de la Région bruxelloise par le trafic aérien dû à la présence proche de l'aéroport de « Bruxelles National » à Zaventem provoque des nuisances largement ressenties par les habitants. Le bruit est la nuisance qui suscite le plus de plaintes. L'activité aéroportuaire concerne aussi la qualité de l'air et la santé. « Les avions opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-national génèrent une part importante des émissions relevées en Région bruxelloise »¹. Des normes européennes et internationales de réduction des oxydes d'azote (NO_x), des particules fines et du CO₂ obligent la Région bruxelloise et la Région flamande. Outre les nuisances sonores et l'impact sur la santé, il faut aussi tenir compte de la sécurité pour les riverains lors du tracé des routes destinées au trafic aérien².

Depuis plusieurs années, la Région de Bruxelles-Capitale a agi pour que le survol aérien fixé au niveau fédéral, tienne compte des nuisances provoquées et de la densité de la population survolée. Cela ne contrevient pas à l'attention de la Région pour la création d'emplois et pour les enjeux économiques directs et indirects de l'aéroport de Bruxelles-National, susceptibles de bénéficier aux Bruxellois. Vu le taux élevé de chômage, la Région bruxelloise s'est engagée en vue de faciliter l'accès à l'emploi des Bruxellois dans la zone de l'aéroport³.

Il y a plus de 15 ans, en mai 1999, le gouvernement bruxellois prenait un arrêté relatif au bruit en provenance du trafic aérien. L'application de cet arrêté dont la légalité a été confirmée par de nombreuses décisions de justice⁴, permet de fixer les limites acceptables en termes de bruit. En outre, l'article 23 de la Constitution reconnaît le droit pour tout Belge, de bénéficier d'un environnement sain, comme l'a rappelé la Justice dans l'arrêt rendu le 9 juin 2005 par la Cour d'appel de Bruxelles. Depuis 1999, la situation s'est améliorée grâce aux améliorations techniques des avions, mais personne ne peut méconnaître qu'il y a

¹ Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, Résolution visant à prendre toutes les mesures nécessaires afin de lutter contre les nuisances subies par les habitants et liées au survol de Bruxelles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National, Résolution adoptée à l'unanimité par le Conseil le 4 juillet 2003, A-440/2 – 2002/200, p. 2

² Idem.

³ CRI COM (2014-2015) N°46, 05/02/2015, pp.16-28. Soulignons également la collaboration nécessaire avec les partenaires de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région wallonne, dont BECI et l'UWE dans le cadre de l'initiative Bussels Metropolitan, ACTIRIS, le FOREM, TEC et la STIB.

⁴ Le tribunal de première instance de Bruxelles a listé toutes les décisions judiciaires favorables à l'arrêté bruit du 27 mai 1999 dans son arrêt rendu le 31/07/2014:

RG 2005/AR/20 – Arrêt de la Cour d'appel du 9 juin 2005 ;

C. 05.0464.F - C. 05.0465.F - C. 05.0466.F – Arrêt de la Cour de cassation du 21 décembre 2006 ;

C.060322.N – Arrêt de la Cour de cassation du 3 janvier 2008 ;

158.548 et 158.549 – Arrêts prononcés par le Conseil d'Etat du 9 mai 2006 ;

RG 06/12095 – Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles du 8 février 2007.

encore beaucoup de nuisances.

A plusieurs reprises, le Parlement a, lui aussi, relayé les préoccupations légitimes des habitants⁵.

Cependant, force est de constater que plusieurs procédures aéronautiques continuent d'incommoder de nombreux habitants de la Région bruxelloise. Pour y faire face, les citoyens se concertent et coordonnent leurs actions. Des associations de riverains se sont constituées au fil des ans, intentant plusieurs actions en justice.

Depuis quelques temps, les associations fédèrent leurs démarches. Dernièrement⁶, douze « associations de défense des victimes des nuisances aériennes de Brussels Airport », de Bruxelles et de sa périphérie, du Brabant flamand et du Brabant wallon se sont réunies en une plate-forme commune pour exiger du Gouvernement fédéral et de Brussels Airport plusieurs mesures structurelles fortes. Par ailleurs, l'aéroport de Bruxelles-National a un rôle économique important pour notre pays et de nombreux habitants de la région, des employeurs et des employés, directement ou indirectement liés à l'aéroport, tiennent également à souligner le potentiel de l'aéroport de Bruxelles-National pour la Région bruxelloise.

Les signataires de la résolution ont pour ambition de veiller sur les intérêts des Bruxellois, et de concilier les intérêts économiques aux intérêts environnementaux, sans négliger la qualité de vie et la santé. Il revient aux partis politiques de trouver un équilibre au bénéfice de tous les Bruxellois.

Tout en évitant le syndrome « Nimby », il est essentiel de pouvoir connaître objectivement les conséquences de la mise-en-place des routes en termes de nuisances et de veiller à ce qu'une consultation de la Région bruxelloise et des habitants soit prévue.

Le Parlement régional bruxellois qui rassemble des élus issus des 19 communes doit montrer l'exemple de l'unité des Bruxellois. Il faut arrêter la valse des plans successifs qui renvoient les nuisances d'un quartier à un autre, quartiers densément peuplés et jamais consultés.

Cette proposition de résolution a pour objectif d'exprimer la solidarité des Bruxellois dans ce combat pour une meilleure qualité de vie pour toutes et pour tous et pour un bon équilibre entre les enjeux environnementaux et économiques.

C'est pourquoi, les signataires de cette résolution réaffirment leur accord pour la fin progressive des vols de nuit, dans un cadre européen. Ils demandent d'urgence une analyse

⁵ **A-236/3-97/98** - Proposition de résolution relative à la lutte contre les nuisances générées par le survol de la Région de Bruxelles-Capitale par le trafic aérien dû à l'aéroport de Zaventem adoptée le 10 juillet 1998.

A-27/4-99/00 - Proposition de résolution en vue de la poursuite de la concertation entre entités fédérale et régionales afin de prévenir et de réduire les nuisances et dangers liés au trafic aérien, adoptée le 26 mai 2000

A-440/1-02/03 - Proposition de résolution visant à prendre toutes mesures nécessaires afin de lutter contre les nuisances subies par les habitants et liées au survol de Bruxelles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National adoptée le 4 juillet 2003.

⁶ Voir conférence de presse de la plate-forme commune entre associations de défense des victimes des nuisances aériennes de Brussels Airport –Conférence de presse du 12 juin 2015.

des conséquences effectives de toute nouvelle route et la création d'une véritable autorité publique de contrôle, indépendante et neutre. Des solutions structurelles et durables quant à la synergie entre la sécurité, la santé, l'environnement et l'emploi existent. Elles pourraient être planifiées dans le cadre d'une stratégie aéroportuaire nationale. Conscients du potentiel économique de l'aéroport pour les Bruxellois, les signataires prônent une approche durable et équilibrée de toute politique aéroportuaire, qui concilie les facteurs économiques directs et indirects de l'aéroport, et notamment en termes d'emplois pour les Bruxellois, tout en assurant une bonne qualité de vie pour les habitants, et en menant une politique d'intégration des activités aéroportuaires dans leur environnement.

Proposition de résolution

- Vu la résolution du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 1998 relative à la lutte contre les nuisances générées par le survol de la Région de Bruxelles-Capitale par le trafic aérien dû à l'aéroport de Bruxelles-National ;
- Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif au bruit en provenance du trafic aérien ;
- Vu la résolution du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 mai 2000 en vue de la poursuite de la concertation entre entités fédérale et régionales afin de prévenir et de réduire les nuisances et dangers liés au trafic aérien ;
- Vu l'arrêté ministériel du gouvernement fédéral du 31 décembre 1999 interdisant les vols de nuit à partir de juillet 2003 ;
- Vu la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;
- Vu la résolution du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2003 visant à prendre toutes les mesures nécessaires afin de lutter contre les nuisances subies par les habitants et liées au survol de Bruxelles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- Vu les arrêts de la Cour d'appel des 10 juin et 18 novembre 2003, ainsi que l'arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 2004 ;
- Vu l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005, rendu suite à un recours introduit par la Région bruxelloise à l'encontre de l'Etat belge ;
- Vu l'ordonnance rendue par du Tribunal de première instance de Bruxelles le 31 juillet 2014 ayant ordonné la cessation de certaines modifications élaborées dans le cadre du Plan fédéral mis en œuvre le 6 février 2014;
- Vu les recommandations de l'OMS visant à limiter drastiquement les nuisances sonores résultant du survol aérien ;
- Vu 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 ;
- Vu la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement ;
- Considérant les conclusions des différentes études médicales et scientifiques sur les nuisances sonores liées au trafic aérien et leurs effets sur la santé réalisées ces dernières années aux alentours des aéroports, études qui ont démontré les conséquences néfastes des nuisances sonores sur la santé physique et mentale des personnes ;
- Considérant l'insécurité, les nuisances sonores et environnementales supportées par les habitants de la Région bruxelloise du fait de son importante densité de population ;
- Considérant les revendications des associations de défense des citoyens victimes des nuisances aériennes ;

- Considérant que l'aéroport de Bruxelles-National est un centre d'emplois et un moteur économique majeur, avec un réel potentiel pour les Bruxellois, et qu'il est important de trouver un équilibre entre les enjeux économiques et les enjeux environnementaux et de santé ;
- Considérant les efforts de la Région de Bruxelles-Capitale afin de favoriser l'accès à l'emploi des Bruxellois dans des activités directement ou indirectement liées à l'aéroport de Bruxelles-National ;

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de:

- être à l'écoute des associations de riverains ;
- étendre le réseau de sonomètres pour couvrir l'ensemble des routes aériennes au-dessus du territoire régional ;
- relayer auprès du gouvernement fédéral, les désagréments et nuisances pour la santé qu'engendrent, pour les Bruxellois, les routes mises-en-place ;
- stimuler une concertation avec les partenaires sociaux et l'aéroport de Bruxelles-National pour maintenir, voire augmenter l'emploi direct et indirect des Bruxellois dans la zone de l'aéroport;
- **exiger auprès du Gouvernement fédéral :**
 - une solution structurelle avant l'entrée en vigueur du Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen ;
 - un accord de coopération entre le fédéral et la Région bruxelloise, en vue d'établir une solution globale et durable au survol de Bruxelles ;
 - le respect intégral de l'ordonnance du Tribunal de 1ère instance de Bruxelles du 31 juillet 2014, ainsi que du prescrit de l'arrêt du 9 juin 2005 de la Cour d'appel de Bruxelles, et la suppression de tout double virage à gauche ;
 - une réduction significative des nuisances dues au survol aérien du territoire bruxellois grâce à la modification des horaires de l'aéroport, pour étendre sur Bruxelles, la nuit de 22h à 7h et à un accord sur la fin progressive des vols de nuit, dans un cadre européen;
 - la transmission sans délai des informations permettant d'identifier les vols et compagnies contrevenantes;
 - l'évitement des zones les plus densément peuplées ainsi que la sécurité aérienne comme critères dans la définition des nouvelles routes ;
 - la création d'une autorité de contrôle, incluant des représentants régionaux;
 - la définition de nouvelles routes qui tiennent compte de la densité de population survolée ainsi que la définition de procédures aéronautiques objectives et transparentes ;
 - l'instauration d'une limite de tonnage des avions autorisés à survoler le territoire bruxellois et la définition et mise en œuvre de « quota count » pour respecter les normes de bruit ;
 - le développement d'une stratégie aéroportuaire à l'échelle du pays, en concertation avec les Régions, qui tienne compte au maximum de la santé, de

l'environnement, de la sécurité, de l'emploi et qui exploite les spécificités de chaque aéroport ;

- la modification de l'infrastructure de Bruxelles-National si une étude indépendante en confirme l'opportunité ;
- le respect des normes de vent, et la transparence totale à cet égard ;

- **demander au Gouvernement régional flamand :**

- la fixation des plafonds de trafic à maximum 15.000 vols de nuit par an (10.000 atterrissages et de 5.000 décollages admis de nuit), puis de leur diminution progressive, dans un cadre européen.

Caroline PERSOONS (F)
Marc Jean GHYSSELS (F)
Benoît CEREXHE (F)
Jef VAN DAMME (F)
Arnaud PINXTEREN (F)
...

Le 17 juillet 2015