

MOTION

ordonnant aux autorités régionales bruxelloises d'introduire un recours contre le permis d'environnement délivré à l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National par les autorités régionales flamandes

déposée par Michaël Loriaux (LB) et Charles Six (LB)

Vu la Motion adoptée par le Conseil communal du 20 mars 2023 visant à exiger la prise en compte de l'avis de la Région bruxelloise, des communes bruxelloises et de leurs habitants dans le cadre de la procédure de renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Bruxelles-National par les autorités régionales flamandes ;

Considérant que l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National - Brussels Airport Company (BAC) - s'est vu délivrer le 29 mars 2024 un permis d'environnement permettant l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National pour une durée illimitée dans le temps ;

Considérant que les conditions d'exploitation fixées dans le permis d'environnement ne tiennent pas compte des demandes formulées par les habitants, par la Région bruxelloises et par plusieurs communes bruxelloises, dont celle de Woluwe-Saint-Lambert ;

Considérant que l'avis de la Commission Régionale des Permis d'Environnement (GOVC) du 15 mars 2024 qui préconisait notamment de limiter à 234 000 le nombre de mouvements aérien, de réduire l'impact climatique de l'aéroport et de mieux protéger la santé des personnes survolées, n'a pas été pris en considération dans cette décision ;

Considérant que les conditions du permis d'environnement délivré offrent la possibilité à l'exploitant de l'aéroport d'augmenter le plafond annuel des mouvements d'avions à partir de 2032 alors que la Région bruxelloise et la commune de Woluwe-Saint-Lambert demandaient d'en limiter le nombre à 220.000 ;

Considérant que le nouveau permis d'environnement en portant à 240.000 le nombre de mouvements autorisés offre un scénario de croissance de l'aéroport de l'ordre de 13% ;

Considérant par ailleurs qu'il autorise toujours les vols de nuit alors que la Région bruxelloise et les communes bruxelloises, dont Woluwe-Saint-Lambert en pointe, en demandaient l'interdiction entre 22h et 7h du matin ;

Considérant que la condition fixée par les autorités régionales de réduire progressivement les nuisances sonores entre 1h et 5h du matin le week-end à partir de l'été 2026 pour les atterrissages, et à partir de 2028 pour les décollages demeure insuffisante au regard des exigences européennes de réduction de 30% des nuisances d'ici 2032 ;

Considérant que l'étude d'incidences accompagnant la demande de permis d'environnement, et sur laquelle se sont fondées les autorités régionales flamandes, s'avère lacunaire et incomplète étant donné que, tant pour l'exploitation actuelle que pour l'exploitation future, les nuisances sonores et autres pollutions diverses causées par le survol de zones densément peuplées au sein de la Région bruxelloise ne sont aucunement analysées ;

Considérant que le permis d'environnement délivré ne tient en effet pas compte des engagements climatiques internationaux et européens de la Belgique, en ce compris de la Région flamande, comme l'a d'ailleurs démontré les études commandées par l'association flamande de protection de l'environnement (Bond Beter Leef Milieu) puisque le permis prévoit d'augmenter le nombre de mouvements d'avions par an, ce qui engendrera une augmentation des émissions de gaz à effet de serre ;

Considérant qu'un rapport du 16 février 2024 de l'auditeur général portant sur un recours en annulation introduit devant le Conseil d'Etat contre le permis d'environnement relatif à

l'exploitation de l'aéroport de Liège-Bierset fait remarquer que l'étude d'incidences ne comprend pas l'évaluation des émissions projetées de gaz à effet de serre de l'ensemble des activités induites par l'aéroport, ni même de celles se déroulant sur le sol et dans l'air wallon ;

Considérant dès lors que l'autorité n'a pas pu statuer en pleine connaissance de cause sur la question de l'incidence du projet sur les émissions de gaz à effet de serre et, partant, sur le climat ;

Considérant que l'acte attaqué dans le cadre ce recours et l'étude d'incidence font avant tout valoir des considérations économiques et que dès lors la motivation formelle de l'acte ne permet pas de comprendre en quoi une mise en balance est réalisée avec les impératifs environnementaux et climatiques ;

Considérant que la décision des autorités régionales flamandes d'octroyer un nouveau permis d'environnement à l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National présente les mêmes lacunes :

Considérant que l'augmentation du nombre de mouvements d'avions et des vols cargos autorisés par le nouveau permis d'environnement entre également en contradiction avec les nombreuses infractions à l'arrêté du Gouvernement de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre les nuisances sonores dues au trafic aérien constatées par des décisions judiciaires définitives ;

Considérant, toujours selon les études menées à l'initiative de l'association de flamande protection de l'environnement (Bond Beter Leef Milieu), que les coûts sanitaires pour les personnes survolées s'élèveraient à plus d'un milliard d'euros par an étant donné que 220 000 riverains sont gravement gênés annuellement par le bruit des avions et que le sommeil de 109 000 riverains est sérieusement perturbé ;

Considérant que parmi ceux-ci 51 000 personnes couraient un risque considérablement accru de développer une hypertension artérielle et que 2 000 personnes couraient même un risque considérablement accru de maladie cardiaque ;

Considérant également que les conclusions de l'étude ENVISA portant sur l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur le voisinage n'ont pas été prises en compte, ni par les autorités flamandes, ni par l'exploitant de Bruxelles-National ;

Considérant, par exemple, que l'étude d'incidences n'explore pas les avantages environnementaux d'une solution alternative souvent évoquée, celle de l'allongement de la piste 25L de 900 mètres ;

Considérant que ce permis d'environnement démontre, une fois de plus, que les autorités flamandes privilégient de manière disproportionnée les intérêts économiques au droit des personnes survolées à la santé et à un environnement sain ;

Considérant que bien que les infrastructures de l'aéroport soient situées sur le territoire de la Région flamande, l'exploitation de l'aéroport, notamment de ses pistes d'atterrissage et de décollage, engendrent des nuisances pour les riverains de l'aéroport domiciliés dans d'autres communes que celles situées en Région flamande ;

Considérant que les habitants d'une commune, comme Woluwe-Saint-Lambert, sont survolés par près de 45 % des avions au décollage ; que ces mouvements aériens résultent directement de l'activité de l'aéroport ;

Considérant que plus de 32.000 avions ont survolé la commune en 2023 d'après le rapport du service de médiation du gouvernement fédéral ;

Considérant que ces chiffres vont augmenter dans les années à venir au regard des prédictions d'exploitation de l'aéroport et des nouvelles conditions du permis d'environnement ;

Considérant, selon les données communiquées par Bruxelles Environnement, que le taux de violation par avion détecté par le sonomètre placé rue de la Charrette entre 6 h et 7 h, s'élève déjà à 28,53 % ;

Considérant que la Région bruxelloise en tant que Région survolée doit faire valoir ses droits et ceux de ses habitants en s'opposant par tous les moyens de droit existants au permis d'environnement délivré par les autorités régionales flamandes ;

Considérant que le délai de recours contre la décision du 29 mars 2024 des autorités régionales flamandes expirera le 19 mai 2024 ;

Le conseil communal de Woluwe-Saint-Lambert demande :

a) au gouvernement bruxellois, et plus particulièrement au Ministre régional de l'environnement, Alain Maron :

- d'enclencher la procédure visant à la prévention et au règlement des conflits d'intérêts prévue par l'article 32 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980 afin de saisir le comité de concertation considérant que la décision des autorités régionales flamandes de délivrer le permis d'environnement pour une durée illimitée à l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National lèse les intérêts de la Région bruxelloise ;
- d'introduire un recours en annulation devant toute juridiction compétente contre la décision de délivrer le permis d'environnement à l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National dans le délai légal de 45 jours, et d'épuiser toutes les voies de recours possibles contre cette décision ;
- de poursuivre les compagnies aériennes pour les infractions à l'arrêté du Gouvernement de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 constatées sur la base des violations mesurées par le sonomètre placé rue de la Charrette ;

b) au collège des bourgmestre et échevins de Woluwe-Saint-Lambert de communiquer au gouvernement fédéral, et plus particulièrement au Ministre Georges Gilkinet, la pétition signée par les habitants de la commune dénonçant le survol abusif de la Région bruxelloise et de Woluwe-Saint-Lambert, et d'exiger de sa part l'adoption de l'arrêté ministériel visant à interdire les vols de nuit entre 23h et 6h, a minima, comme il l'avait annoncé en juillet 2023.