

**Toepassing van artikel 47 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad.
Interpellatie van mevrouw N. KAMMACHI, gemeenteraadslid, over de concrete
maatregelen die de Gemeente gaat nemen met betrekking tot het vliegverkeer boven
Brussel.**

C. CHERFAN donne lecture du texte suivant :

C. CHERFAN leest de volgende tekst:

Je souhaite revenir aujourd'hui sur un dossier qui touche directement à la tranquillité et à la qualité de vie de nombreux Anderlechtois : les nuisances provoquées par le survol aérien de notre commune, particulièrement durant la nuit et tôt le matin. Mais je ne souhaite pas refaire aujourd'hui le débat que nous avons déjà eu, parce que notre Conseil s'est déjà exprimé.

Le 29 janvier dernier, après un débat auquel notre groupe a également participé et au cours duquel j'ai moi-même déposé des amendements, notre Conseil communal a adopté une motion comportant des engagements extrêmement précis.

Parmi ceux-ci, le Conseil a notamment décidé de réaffirmer son opposition à toute modification de route aggravant les nuisances sur notre territoire et surtout d'intenter une action devant le Conseil d'État afin d'obtenir l'annulation de la décision autorisant la route « RNP07L » au-dessus de quartiers densément peuplés.

Le Conseil demandait également une nuit aérienne effective de 22 heures à 7 heures, l'installation de sonomètres dans les zones survolées, une meilleure information des citoyens concernant leur droit de plainte et différentes mesures destinées à réduire les nuisances aériennes. Nous sommes aujourd'hui sept mois plus tard et l'actualité récente nous oblige à revenir sur ce dossier.

Selon les informations relayées ces derniers jours par « BX1 », la situation reste particulièrement préoccupante sur certaines trajectoires : jusqu'à 66 atterrissages par heure sont évoqués sur la route « RNP07L », soit pratiquement un avion toutes les 1 minute et 30 secondes durant certaines périodes. Pendant ce temps, plusieurs Communes bruxelloises poursuivent ou renforcent leurs démarches.

La question que je souhaite poser aujourd'hui n'est donc pas « que faudrait-il faire ? », puisque nous avons déjà répondu à cette question. La véritable question est : « Qu'avons-nous effectivement fait depuis le vote du 29 janvier ? »

Je souhaite dès lors obtenir des réponses précises aux questions suivantes :

1. L'action devant le Conseil d'État décidée par notre Conseil communal le 29 janvier 2026 a-t-elle effectivement été introduite ? Si oui, à quelle date, sous quelle forme, éventuellement aux côtés de quelles autres Communes ou autorités, et où en est aujourd'hui la procédure ? Si elle ne l'a pas encore été, pour quelle raison une décision explicitement votée par le Conseil n'a-t-elle pas encore été exécutée ?

2. Quelles démarches concrètes ont été entreprises depuis le 29 janvier auprès du Gouvernement fédéral, de la Région bruxelloise, de « Skeyes », de « Brussels Airport » et du Gouvernement flamand, auxquels notre décision devait être transmise ? Et surtout : quelles réponses avons-nous reçues ?

3. La motion prévoyait également l'installation de sonomètres dans les zones survolées. Des démarches ont-elles été entreprises afin qu'Anderlecht dispose de mesures objectives et localisées du bruit aérien ? Si oui, où en sommes-nous ?

4. Le Conseil demandait également que les médias communaux (« Anderlecht Info », le site internet, les réseaux sociaux et les panneaux d'affichage) soient utilisés pour informer les citoyens de leur droit d'introduire une plainte concernant les nuisances aériennes. Cette information a-t-elle effectivement été organisée ? Dispose-t-on aujourd'hui d'une estimation du nombre de plaintes introduites par des habitants d'Anderlecht ?

5. Enfin, compte tenu de l'évolution récente de la situation et de la mobilisation d'autres Communes bruxelloises, le Collège estime-t-il que les démarches actuellement entreprises sont suffisantes ? Ou considère-t-il qu'Anderlecht doit aujourd'hui renforcer son action et sa coordination avec les autres Communes concernées ?

J'insiste sur un élément : cette interpellation n'a pas pour objectif de refaire une nouvelle motion, nous pouvons voter dix, vingt ou cinquante motions mais si nous ne vérifions jamais leur exécution, elles ne changeront pas le quotidien des habitants. Notre responsabilité, comme Conseillers communaux, ne s'arrête pas au moment où nous levons la main pour voter, elle consiste également à vérifier, quelques mois plus tard, si ce qui a été décidé a réellement été exécuté. C'est précisément ce que je demande aujourd'hui.

Je demande donc au Collège de présenter clairement au Conseil ce qui a été fait, ce qui a été obtenu, ce qui reste à faire et dans quels délais. Derrière les trajectoires, les procédures administratives et les conflits de compétences, il y a des habitants qui travaillent, des enfants qui vont à l'école, des familles qui ont simplement le droit de dormir normalement.

Nous devons évidemment préserver l'activité économique et l'emploi liés à « Brussels Airport », mais activité économique et qualité de vie ne doivent pas être opposées systématiquement. Notre responsabilité politique est précisément de trouver cet équilibre.

En janvier, notre Conseil a pris des engagements, sept mois plus tard, ma question est donc très simple : ces engagements ont-ils été exécutés ? Si ce n'est pas le cas, qu'attendons-nous pour passer des décisions aux actes ?

N. KAMMACHI donne lecture du texte suivant :

N. KAMMACHI leest de volgende tekst:

En janvier dernier, je suis déjà intervenue devant ce Conseil au nom du groupe « Ecolo-Groen » sur la problématique du survol aérien d'Anderlecht et, plus particulièrement, sur la nouvelle trajectoire d'atterrissage « RNP 07L », désormais communément appelée la « route Crucke ». À l'époque, nous avons déposé plusieurs amendements à la motion qui nous était présentée, nous avons voulu faire trois choses très clairement.

D'abord, nommer la responsabilité politique fédérale dans la mise en service et la prolongation de cette nouvelle trajectoire. Ensuite, rappeler que les nuisances n'étaient pas supposées ou anecdotiques : elles étaient déjà mesurées et documentées. Enfin, demander que l'on ne se contente pas de déplacer les nuisances d'un quartier à un autre, mais que l'on s'attaque réellement au problème à la source : limitation des mouvements, protection de la nuit, respect des normes de bruit et prise en compte de la densité de population dans l'organisation des trajectoires.

Huit mois plus tard, malheureusement, non seulement le problème n'est pas réglé, mais les éléments apparus depuis confirment largement les inquiétudes que nous exprimions alors.

Et ils posent aujourd'hui une question très simple au Collège : qu'a fait Anderlecht depuis janvier car la situation s'est encore aggravée.

Nous savons désormais que l'utilisation de la piste 07L a pris une ampleur considérable. Au cours des six premiers mois de 2026, 6.623 atterrissages ont été enregistrés sur cette piste. C'est davantage que pendant toute l'année 2025, qui en comptait 5.987, et plus du double du nombre enregistré en 2024, soit 3.223. Nous ne parlons donc plus d'un phénomène exceptionnel, nous parlons d'une utilisation devenue extrêmement fréquente d'une trajectoire qui concentre les avions au-dessus de zones fortement urbanisées. Les données disponibles sont tout aussi inquiétantes en matière de bruit. La Région bruxelloise indique que plus de 270.000 Bruxellois sont affectés par les nuisances liées à cette route et que 96% des vols mesurés dépassent les normes bruxelloises de bruit.

D'autres travaux de l'IGEAT-ULB, repris publiquement cet été, aboutissent à des estimations encore plus larges selon les périmètres étudiés et montrent surtout que cette trajectoire expose beaucoup plus d'habitants que certaines alternatives étudiées. Et derrière ces chiffres, il ne faut surtout pas oublier ce dont nous parlons : de la santé et de la qualité de vie de nos habitants. « Bruxelles Environnement » rappelle que le bruit aérien contribue directement aux troubles du sommeil. Pour l'ensemble du bruit aérien à Bruxelles, l'administration estime que 14% de la population bruxelloise était déjà susceptible de souffrir de perturbations du sommeil en 2024, et rappelle que l'exposition chronique au bruit est associée à différents effets sanitaires.

L'Organisation mondiale de la Santé recommande d'ailleurs, pour le bruit aérien nocturne, de rester sous 40 décibels afin de protéger le sommeil. Nous ne sommes donc pas devant une simple question de confort, nous sommes devant un enjeu de santé publique.

En janvier, nous demandions d'agir. Depuis, d'autres l'ont fait. Ce qui a également profondément changé depuis notre débat de janvier, c'est la mobilisation juridique et politique. Le 11 juin, le Gouvernement bruxellois a décidé d'introduire une action en cessation contre l'État fédéral concernant l'utilisation intensive de la « RNP 07L » et a invité les Communes concernées à rejoindre cette procédure. Plusieurs Communes sont depuis passées à l'action. Koekelberg avait déjà décidé, dès le mois de mars, d'engager des démarches judiciaires. Schaerbeek et Berchem-Sainte-Agathe ont rejoint la procédure régionale. Evere a décidé à son tour, le 14 août, de s'y associer officiellement. Et le 27 août, Jette a annoncé rejoindre à son tour les actions en justice contre l'utilisation de la « RNP 07L ». La mobilisation dépasse d'ailleurs largement Bruxelles. Quarante-deux familles de Dilbeek, Lennik et Roosdaal ont décidé d'assigner l'État belge en justice. Lennik a ensuite annoncé sa propre démarche judiciaire. Autrement dit, Bruxellois et Flamands vivant sous les mêmes avions commencent à mener le même combat.

Et c'est précisément ainsi qu'il faut aborder ce dossier. Il ne faut surtout pas tomber dans une guerre entre Bruxelles et la périphérie, il ne faut pas déplacer les avions d'une population vers une autre, il faut rassembler les communes touchées, de part et d'autre de la frontière régionale, autour d'une exigence commune : réduire les nuisances à la source et protéger prioritairement les zones densément habitées.

Et Anderlecht ? C'est ici que mes questions commencent réellement. Au printemps, Anderlecht a annoncé son intention d'examiner une action en justice. Le 12 mai, il était encore rapporté publiquement qu'Anderlecht faisait partie des Communes ayant

annoncé vouloir agir contre l'utilisation excessive de la « RNP 07L ». Mais, trois mois plus tard, le 11 août, alors que plusieurs Communes avaient déjà rejoint des procédures, la presse indiquait encore qu'Anderlecht « devrait probablement » se joindre à l'action. Probablement, toujours pas certainement...

Nous sommes aujourd'hui le 3 septembre 2026, je voudrais comprendre, qu'attendons-nous ? Pourquoi une commune directement survolée, dont les habitants nous interpellent sur les nuisances qu'ils subissent, reste-t-elle encore dans cette position ? Quel avis juridique avons-nous reçu ? Quelles décisions le Collège a-t-il prises ? Quel mandat a été donné à un avocat ? À quelle procédure souhaitons-nous nous joindre ? Et surtout : quatre mois après les premières annonces, Anderlecht est-elle aujourd'hui officiellement partie à une action judiciaire, oui ou non ? Cette question mérite une réponse extrêmement simple. Même les 19 Bourgmestres bruxellois parlent désormais d'une seule voix, nous ne sommes pourtant pas isolés politiquement.

Le 11 mars dernier, les 19 Bourgmestres bruxellois ont adopté unanimement une motion commune sur les nuisances aériennes. Ils demandent notamment que l'on évite le survol des zones les plus densément peuplées et que l'utilisation des pistes 01 et 07 reste exceptionnelle.

Le 3 juin, les 19 Bourgmestres ont ensuite rencontré Jean-Luc Crucke. À l'issue de cette rencontre, aucune solution immédiate n'avait été obtenue, ce qui signifie qu'il existe aujourd'hui une position commune bruxelloise. Mais avoir signé une motion commune ne suffit pas, la question est de savoir comment Anderlecht transforme cette signature en actes. Le calendrier fédéral nous donne une raison supplémentaire d'agir maintenant.

Depuis notre première intervention, un nouvel élément est également apparu. La route « RNP 07L » a été prolongée jusqu'au 31 octobre 2026 et Jean-Luc Crucke a annoncé qu'il devait présenter des propositions concrètes pour le 1er octobre, notamment en raison du calendrier imposé dans le dossier judiciaire relatif au respect des normes bruxelloises de bruit. Le ministre lui-même reconnaît aujourd'hui qu'une décision politique globale est nécessaire. Le 24 août encore, il déclarait qu'il respecterait les décisions judiciaires attendues, tout en soulignant la difficulté de trouver un compromis entre Bruxelles et la Flandre, ce qui signifie que les prochaines semaines sont déterminantes. Cela signifie aussi qu'une Commune comme Anderlecht ne peut pas se permettre de rester spectatrice jusqu'à ce qu'une décision soit prise pour elle. Nous devons peser maintenant.

Nous avons prévenu en janvier, je veux insister sur ce point parce qu'il est important politiquement. En janvier, notre groupe ne demandait pas une réaction improvisée. Nous avons déjà demandé :

- que la responsabilité politique liée à cette nouvelle trajectoire soit clairement identifiée ;
- que les données existantes sur le bruit soient pleinement utilisées ;
- que cette route ne soit pas pérennisée ;

- qu’une contestation juridique soit envisagée ;
- que les trajectoires tiennent compte de la densité de population ;
- qu’une véritable « nuit aérienne » soit mise en place ;
- et que l’on réduise les nuisances à la source plutôt que de les déplacer.

Nous sommes en septembre et une grande partie de ce que nous demandions alors est devenue aujourd’hui le cœur des revendications portées par les Communes bruxelloises, la Région et les collectifs de riverains. Nous n’allons alors pas recommencer éternellement le même débat, il est temps d’obtenir des décisions.

Mes questions au Bourgmestre et au Collège :

1. Anderlecht est-elle, à la date du 3 septembre 2026, officiellement partie à une procédure judiciaire concernant l’utilisation de la route « RNP 07L » ? Si oui, à quelle procédure exactement, depuis quelle date et avec quel mandat donné au conseil juridique de la Commune ? Si non, pourquoi ne l’est-elle toujours pas, alors que cette possibilité est évoquée publiquement depuis plusieurs mois ?
2. Quel est précisément le résultat des contacts annoncés avec Koekelberg et les autres Communes concernées ? Quels échanges juridiques ont eu lieu et quelles conclusions en ont été tirées ?
3. Le Gouvernement bruxellois ayant décidé le 11 juin d’engager une action en cessation et ayant invité les Communes concernées à la rejoindre, Anderlecht a-t-elle formellement demandé à s’associer à cette procédure ? Si ce n’est pas le cas, qu’est-ce qui justifie cette décision ?
4. Disposez-vous aujourd’hui d’une estimation précise du nombre d’habitants d’Anderlecht concernés par la « RNP 07L » ? Je souhaite que cette information soit communiquée non seulement globalement, mais, dans la mesure où les données le permettent, par quartiers concernés. Si la Commune ne dispose toujours pas de ces données, compte-t-elle demander à « Bruxelles Environnement » de réaliser ou de communiquer cette analyse ?
5. Quelles données acoustiques précises concernant le territoire anderlechtois le Collège a-t-il analysées depuis notre débat de janvier ? Quels enseignements en tire-t-il ?
6. Le Bourgmestre a signé, avec les 18 autres Bourgmestres bruxellois, la motion commune du mois de mars. Quelles initiatives a-t-il personnellement prises depuis cette signature pour faire avancer les revendications qui y figurent ? Quels contacts a-t-il eus avec le Ministre Jean-Luc Crucke depuis la réunion du 3 juin ?
7. Le Ministre fédéral annonce aujourd’hui des propositions pour le 1er octobre. Quelle position précise Anderlecht défendra-t-elle dans les discussions qui précèdent cette échéance ? Quels sont nos points non négociables ?

Le Collège défend-il notamment :

- le caractère strictement exceptionnel de l'utilisation des pistes 01 et 07 ;
- la prise en compte de la densité de population dans l'organisation des trajectoires ;
- une véritable limitation des vols nocturnes ;
- le respect strict des normes bruxelloises de bruit ;
- et une réduction du nombre de personnes exposées plutôt qu'un simple déplacement des nuisances ?

8. Quels contacts le Collège entretient-il aujourd'hui avec Ans Persoons, secrétaire d'État bruxelloise chargée de l'Environnement, dans le cadre de l'action menée par la Région ? Anderlecht participe-t-elle directement aux concertations organisées sur la « RNP 07L » et quelles positions y défend-elle ?

9. Le Collège est-il disposé à organiser une coordination directe avec les Communes flamandes concernées ? Je pense notamment à Dilbeek, Lennik ou Roosdaal, dont des habitants subissent les mêmes nuisances. Une chose doit être claire, notre adversaire n'est pas le riverain flamand qui dort sous le même avion que nous. Une stratégie commune entre Communes bruxelloises et flamandes permettrait au contraire de sortir de cette logique permanente de déplacement des nuisances d'une population vers une autre.

10. Enfin, que compte faire concrètement la Commune pour informer et associer les habitants d'Anderlecht ? Pourquoi n'organiserions-nous pas une réunion publique consacrée spécifiquement au survol aérien, avec « Bruxelles Environnement », des spécialistes du dossier, les collectifs de riverains et les représentants des Communes voisines ?

Les habitants doivent pouvoir connaître :

- les trajectoires qui les concernent ;
- les mesures de bruit ;
- les moyens pour signaler une nuisance ;
- les procédures en cours ;
- et les positions défendues en leur nom par leur commune.

En conclusion, en janvier dernier nous vous alertions. En mars, les 19 Bourgmestres bruxellois adoptaient une position commune. Au printemps, plusieurs Communes annonçaient ou engageaient des actions judiciaires. En juin, la Région bruxelloise décidait elle-même d'aller en justice. Cet été, d'autres Communes ont rejoint cette action. Des dizaines de familles flamandes ont, elles aussi, décidé de saisir les

tribunaux. Et la semaine dernière encore, Jette annonçait rejoindre les procédures. Pendant ce temps, les avions continuent de passer.

Nous sommes donc arrivés à un moment où Anderlecht doit dire clairement ce qu'elle fait, pas ce qu'elle envisage, pas ce qu'elle étudie, pas ce qu'elle pourrait éventuellement décider après un nouvel avis juridique.

Nous ne demandons pas que les avions qui passent aujourd'hui au-dessus d'Anderlecht soient simplement envoyés demain au-dessus d'autres familles, nous demandons une solution structurelle, Une solution qui protège la santé, une solution qui respecte la nuit, une solution qui tienne compte de la densité de population, une solution qui réduise réellement les nuisances à la source, et une solution construite avec Bruxelles, avec la périphérie flamande et avec l'ensemble des Communes concernées.

La santé des Anderlechtoises et des Anderlechtois ne peut pas dépendre de la direction du vent, elle ne peut certainement pas attendre que toutes les autres Communes aient agi avant que la nôtre se décide enfin à le faire.

Monsieur le Bourgmestre donne lecture de la réponse suivante :

De heer burgemeester geeft lezing van het volgende antwoord:

Ces deux interpellations me permettent de faire un point synthétique sur nos actions, nos revendications et nos perspectives dans ce dossier crucial des nuisances aériennes.

Pour rappel, deux procédures distinctes sont en cours devant le Tribunal de Première Instance (et non devant le Conseil d'État) :

1. L'action initiale : Elle a été portée contre l'État fédéral pour les nuisances globales et l'inexécution des jugements antérieurs. Un premier jugement a été rendu le 26 février 2025. Anderlecht s'y est portée partie civile, aux côtés de la Région et partage un avocat commun avec Molenbeek et Forest pour contester l'exploitation de la route dite du Canal.
2. La nouvelle action, concernant la route RNT07L : Depuis l'été 2025, l'usage intensif de cette nouvelle trajectoire d'atterrissage aggrave dramatiquement le bruit au nord d'Anderlecht. Face à cette situation, la Région bruxelloise a introduit une nouvelle action en cessation le 29 juillet. Fidèle à ses engagements, notre Commune s'y est formellement jointe le 19 août dernier. Un calendrier d'échange de conclusions a été acté par le tribunal.

En toute transparence, nous butons sur une difficulté technique : l'absence de sonomètre sur notre territoire. « Bruxelles Environnement » estime qu'une installation à Anderlecht est inutile car des stations proches, comme à Molenbeek, captent déjà le bruit. Pourtant, le tribunal refuse cette assimilation et exige des données mesurées strictement sur notre sol pour acter notre dommage. Je rencontre la Directrice générale de « Bruxelles Environnement » la semaine prochaine et je remettrai fermement ce point à l'ordre du jour.

Plus globalement, les Bourgmestres bruxellois ont adopté en mars dernier une motion commune forte, qui exige :

- L'interdiction des vols de nuit de 22h à 7h du matin.
- La limitation stricte des niveaux de bruit et le bannissement des avions les plus bruyants.
- Le maintien de « Brussels Airport » à une stricte vocation d'aéroport urbain diurne.
- L'interdiction des vols "sauts de puce".

Le droit au sommeil et à la santé est fondamental pour ce Collège. Il est intolérable que nos quartiers subissent les conséquences de choix fédéraux. Par le dialogue politique et par les actions en justice, nous continuerons à nous battre pour la tranquillité des Anderlechtois.