

Toepassing van artikel 7 van het Reglement van Inwendige Orde van de gemeenteraad. Motievoorstel van de fracties "Les engagé.e.s - PS - Vooruit - Ecolo/Groen - DEF1", betreffende het verbieden van nachtvluchten boven Brussel en het beperken van geluidsoverlast van vluchten van en naar Brussels Airport - Zaventem.

S. BENNANI rappelle que le mois dernier le Conseil a été interpellés par un collectif de citoyens qui a raconté son calvaire d'être survolé perpétuellement par de avions. Les habitants ont des difficultés à trouver le sommeil, à mener une vie normale, à pouvoir vivre chez eux. Il est vrai que la configuration d'Anderlecht fait qu'on se préoccupe davantage des problèmes sociaux que de ceux relevant de la santé publique. Pour une commune pauvre comme Anderlecht, on a l'impression que la question du survol ne la concerne pas. Mais finalement, le survol concerne tout le monde car il impacte la vie et la santé des habitants qui sont confrontés de manière intempestive au bruit, avec une normalisation de ce dernier mais qu'on ne devrait pas entendre.

Avec ses collègues, elle a décidé de déposer une motion car il est temps qu'Anderlecht se positionne de façon ferme et sans appel à ce sujet. Ce n'est pas parce qu'Anderlecht ne s'exprime pas que la route du canal n'impacte pas la santé de ses habitants ; il en va d'une question de santé publique. Dès lors, en déposant cette motion, elle fait appel au Collège pour qu'il s'adresse à qui de droit dans le but d'inscrire le dossier du survol de Bruxelles à l'ordre du jour du prochain Comité de Concertation. Il faut instaurer une « nuit aérienne » de 22h à 7h, en fixant une limitation annuelle à maximum 220.000 mouvements aériens et en interdisant à « Brussels Airport », son accès à certaines catégories d'avions dont l'émission acoustique dépasse un certain seuil. Ce n'est pas parce qu'elle dépose cette motion qu'elle souhaite la perte d'emplois au sein de l'aéroport. Ce qu'elle souhaite c'est une meilleure qualité de vie avec moins de survols, que Bruxelles soit reconnue dans son intégralité et qu'elle ne soit pas perpétuellement survolée.

G. VAN GOIDSENHOVEN confirme que son groupe va voter cette motion mais qu'il n'a pas voulu la cosigner car il trouvait un peu déranger un certain nombre de développements par lesquels différents partis de la majorité essayaient d'exposer à tour de rôle, les grandes qualités de leurs vertus respectives dans un dossier éminemment compliqué. Il trouve cela dommage, alors que le sujet est important et concerne tout le monde. Au cours des législatures précédentes, ce débat avait trouvé place au Conseil communal, le « MR » avait d'ailleurs soutenu un certain nombre d'initiatives développées initialement par certaines Communes. Il entend S. BENNANI dire qu'Anderlecht n'est pas épargnée, elle est peut-être moins impactée que d'autres, mais il est temps qu'elle se positionne. Anderlecht aurait sans doute déjà dû entreprendre quelque chose auparavant mais, à ce stade, que le Collège a-t-il pris comme initiative dans le cadre de ses nuisances en lien avec le trafic aérien ? A-t-il fait quelque chose, comment et avec quel résultat ? Les réponses permettront aux Conseillers de voter en pleine connaissance de cause.

G. VERSTRAETEN zegt dat, het zal de raad niet verbazen, hij zal deze motie niet steunen aangezien die, in zekere zin, te populistisch is in een vrij complex dossier. Een compleet verbod op nachtvluchten, behalve in noodgevallen, tussen 22u en 07u lijkt hem niet realistisch, niet haalbaar, en zeker niet verzoenbaar met het uitgesproken principe tegen het verlies van banen.

Hetzelfde geldt voor de jaarlijkse capaciteit van de luchthaven te beperken tot maximum 220.000 bewegingen, en het verzet tegen de toename van bijna gelijk welke activiteiten op de luchthaven. Men wil geen nachtvluchten verbieden maar men wil wel vasthouden aan het bestaande plafond van 16.000 "slots" voor de nacht, en dus ook geen toename van de vrachtluchten. Men is wel voorstander van verstandige en gematigde oplossingen zoals de sneller uitfasering van de meestal lagere vliegtuigen, het aansporen van luchtvaartmaatschappijen om versneld te investeren in moderne toestellen maar een vloot vernieuwen kunt men niet onmiddellijk. Men kan misschien binnen een vloot wel verschuiven en bepaalde vliegtuigen verzetten naar andere vluchthavens zoals misschien die van Luik.

Het voorstel om ook het startgewicht te beperken is natuurlijk nefast voor cargovluchten en past niet in de strategie om de luchthaven te reduceren tot een passagiersvluchthaven. Men kan niet willen wat in deze motie voorligt en "Brussels Airport" behouden als een belangrijke cargoluchthaven.

De normen op Zaventem zijn veel strenger dan in Luik waar "Ecolo" ook aan de macht is. De geluidsbeperking op de luchthaven van Luik wordt, enkel voor de nacht, afgebouwd van niveau 30 in 2024 naar niveau 20, vanaf 1ste januari 2030, en vervolgens naar niveau 13 vanaf 1ste januari 2033. Kan iemand zeggen wat de 's nachts geluidsbeperking op "Brussels Airport" op dit moment is? Het antwoord is 8, nog lager wat het zal zijn voor de luchthaven van Luik in 2033, zowel voor het opstijgen als het landen.

Behandelt men beide luchthavens en de omwonenden op dezelfde manier? Dat lijkt niet. Tot slot, lijkt het hem dat het toch wel gaat aan het economisch belang van de luchthaven. Na de haven van Antwerpen, is "Brussels Airport" de grootste economische motor van België. De luchthaven is goed voor ongeveer 24.000 directe en 40.000 indirecte jobs en levert een toegevoegde waarde van ongeveer 3,2 miljard EUR aan de Belgische economie! Ze is voor heel veel Brusselse maar ook Vlaamse bedrijven en werknemers een bron van werkgelegenheid en welvaart. Zonder de internationale connectiviteit die de luchthaven biedt, kan Brussel geen aanspraak maken op haar status van belangrijkste diplomatieke hoofdstad van Europa.

Volgens een studie van 2021 van de "VDAB" en "Actiris", gaat het trouwens ook om minstens één op vijf Brusselaars die aan het werk zijn op de luchthaven. Als men het even omrekent, brengt men wel degelijk de job van ongeveer 5.000 Brusselaars in gevaar! Wetende dat men in Brussel 90.000 werkzoekenden al tellen, is G. VERSTRAETEN niet overtuigd van de redelijkheid van deze motie.

Moet men werken aan oplossingen? Moet men ervoor zorgen dat de geluidsdruk op de Brusselaars afneemt en dat men de levenskwaliteit van de mensen verbetert, ook in Anderlecht? Ja, hij is volledig mee eens op dat vlak met S. BENNANI. Het is niet omdat Anderlecht een armere gemeente is dat het niet belangrijk is. Moet men daar niet aan werken? Men moet eraan werken en oplossingen ervoor zoeken, men moet proberen, zo objectief mogelijk, tot een juiste verdeling van de nachtvluchten te komen. Het is niet dat met dergelijke motie aan te nemen en te pleiten voor een gewoon blanco verbod op gelijk welk vlucht 's nachts dat men er geraakt. Dat is totaal niet realistisch!

G. BORDONARO ajoute qu'il s'agit effectivement d'un dossier complexe qui ne peut pas être résolu qu'au niveau fédéral. Il est dommage que dans un petit pays comme la Belgique, on ne parvient pas à trouver au niveau Fédéral un accord sur le survol par les avions. On ne peut pas imaginer que Bruxelles interdise le vol de nuit, qu'en Flandre cela soit autorisé et qu'en Wallonie cela soit semi-autorisé. C'est irréaliste au point que les mêmes partis votent contre cette motion à la Région alors qu'ils votent pour dans les Communes !

Sur le contenu en tant que tel, c'est un problème important de santé publique qu'il ne faut pas minimiser. Selon les quartiers où on habite, on peut être victime de ce tapage nocturne. Ce problème doit être abordé avec sérieux pour lui trouver des solutions. Ces solutions proposées dans cette motion dérangent profondément le groupe « PTB », notamment l'interdiction pure et simple du survol de nuit entre 22h et 7h ; il craint en effet des pertes d'emplois. On veut rassurer par des paroles mais c'est un fait, des milliers d'emplois dépendent du survol nocturne par les avions cargo. Que va-t-on faire avec les travailleurs si on supprime cela ? La motion ne propose pas de solution, ni quelle transition. Que propose-t-on de mettre en place pour assurer l'emploi ?

Transférer tous les vols nocturnes vers les vols diurnes ne constitue pas la solution miracle car ils sont déjà surchargés. G. BORDONARO se dit être extrêmement dubitatifs quant aux travailleurs exerçant des emplois souvent peu qualifiés ; ils ont besoin de leur travail et il faut proposer une solution alternative. En tous cas, pas celle proposée par la motion car elle est un peu légère et engendrera de lourdes conséquences. En revanche, le groupe « PTB » est d'accord avec la troisième proposition visant à fixer des normes plus strictes pour limiter le bruit des avions. N'est-il pas possible d'imposer des technologies permettant d'émettre moins de décibels ?

Si on veut réellement résoudre le problème du survol nocturne de la région bruxelloise, il faut définir une transition écologique et de mobilité à l'échelle de tout le pays, notamment en faisant en sorte que le train soit moins cher que l'avion. Tant que ce dernier sera moins cher que le train, il est certain que les gens utiliseront l'avion. Quelle politique va-t-on mettre en place pour inciter les gens à préférer le train ? Lorsqu'on sait que le train est trois fois plus cher, on peut débattre longtemps sur l'interdiction du survol de nuit. C'est pour ces raisons que le PTB s'abstient sur le vote de la présente motion.

S. BENNANI, en réponse à G. VAN GOIDSENHOVEN, a envoyé sa motion au début du mois afin que tous les Conseillers puissent en prendre connaissance, l'annoter, faire leurs remarques, demander des suppressions. Elle voulait une motion qui puisse avoir l'assentiment du plus grand nombre car c'est en enjeu qui touche tout le monde. Elle a donc un peu du mal à accepter la critique disant que la motion ressemble à un catalogue de ce que chaque parti politique a fait en la matière. Elle a justement veillé à ce que la motion reste neutre.

Autant que ses collègues, elle se préoccupe des conséquences sur l'emploi mais combien d'entre eux ont travaillé à l'aéroport de Zaventem ? Elle annonce avoir travaillé à l'aéroport, ce qui lui a permis de financer ses études et peut donc affirmer que la plupart des emplois ne sont pas occupés la nuit mais bien le jour. Le transfert des vols nocturnes vers les diurnes est tout à fait possible, tout en maintenant l'emploi. La plupart des emplois à Zaventem s'exercent de jour. Il est entièrement possible de transférer les vols de nuit vers ceux de jour. Il s'agit d'une volonté politique et de savoir ce qui importe le plus ; est-ce notre santé ou est-ce l'argent ?

Monsieur le Bourgmestre-Président ajoute en réponse à G. VAN GOIDSENHOVEN, pour lui permettre de voter en toute connaissance de cause, qu'une enquête publique est en cours dans le cadre du renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport. Comme l'a rappelé Monsieur l'Echevin KESTEMONT lors du Conseil du mois de décembre, le Collège a remis un avis officiel demandant d'interdire les vols entre 22h et 7 heures, ainsi que de limiter le nombre de mouvements à 220.000 par an, de limiter l'utilisation de la route du canal et de diminuer le bruit individuel des avions. A peu près tout ce qu'il y a dans cette motion a donc déjà été sollicité par le Collège dans le cadre de l'enquête publique du renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport. Il pense ainsi qu'on peut sans aucune difficulté soutenir fermement la motion déposée.