# Expansion de Brussels Airport

*Synthèse  non exhaustive de la situation avec chatGPT.*

L'expansion de Brussels Airport soulève de vives tensions politiques, environnementales et institutionnelles entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Flandre et le niveau fédéral.

## Principaux points de tension et contestations

- Conflit d'intérêts sur les normes de vent : Le 23 octobre 2026, le gouvernement flamand a enclenché une procédure formelle de conflit d'intérêts contre les décisions fédérales relatives à l'utilisation des pistes et aux normes de vent, qui impactent directement les riverains bruxellois et flamands de la périphérie.

- Recours contre le « Business District » : La Région bruxelloise a déposé un recours officiel contre le permis accordé pour le futur pôle économique et immobilier (*Airport Business District*) lié à l'aéroport.

- Contestation de l'allongement de la piste 25L : Des communes de l'est de l'aéroport, comme Kortenberg, ainsi que des associations de riverains s'opposent fermement au projet d'allongement de la piste 25L, perçu comme un moyen d'accroître la capacité horaire et le volume annuel de vols.

- Extensions illégales alléguées : Le médiateur fédéral pour l'aéronautique a souhaité porter plainte concernant des extensions de pistes reprochées à la gestion de l'aéroport.

- Contentieux financier : L'administration de l'aéronautique a cité la société de gestion (BAC) devant le tribunal de première instance de Bruxelles pour des redevances administratives et de contrôle impayées s'élevant à environ 11,78 millions d'euros cumulés depuis 2018.

## Enjeux de croissance et environnementaux

- Objectifs de trafic : Brussels Airport vise une montée en puissance de ses activités, avec l'ambition d'accueillir jusqu'à environ 32 millions de passagers et d'atteindre un million de tonnes de fret par an d'ici 2032, tout en maintenant le plafond des vols de nuit.

- Critiques écologiques et sanitaires : Des organisations environnementales (comme Bond Beter Leefmilieu et Transport & Environment) alertent sur le dépassement des budgets carbone et l'aggravation des nuisances sonores et de la pollution de l'air pour les habitants survolés.

Les réactions politiques autour de l'expansion de Brussels Airport et de la gestion du survol cristallisent un bras de fer institutionnel entre le niveau fédéral, la Flandre et la Région bruxelloise. Les positions s'opposent frontalement sur la répartition des nuisances sonores, la délivrance des permis et la nécessité d'une loi aérienne.

## Au niveau fédéral : la recherche d'un compromis

- Plan du ministre de la Mobilité : Face à l'échéance judiciaire du 1er octobre 2026 imposée par le tribunal de première instance de Bruxelles, le ministre Jean-Luc Crucke (Les Engagés) a présenté une série de mesures opérationnelles visant à réduire le bruit, incluant des descentes continues, des décollages depuis le seuil de piste hors heures de pointe et de nouvelles normes d'utilisation des pistes.

- Loi aérienne en préparation : Le gouvernement fédéral prépare une loi fédérale sur la navigation aérienne avec un horizon annoncé pour 2027 afin d'encadrer structurellement le trafic.

- Opposition à l'allongement des pistes : La N-VA s'est fermement opposée en septembre 2026 au projet d'allongement des pistes 25 de Zaventem, exigeant son retrait des discussions au vu des nuisances aériennes supplémentaires qu'il engendrerait.

## La position de la Flandre : défense de la périphérie et développement économique

- Déclenchement d'un conflit d'intérêts : Le 23 octobre 2026, le gouvernement flamand a formellement activé un conflit d'intérêts contre les nouvelles mesures fédérales sur les normes de vent et l'utilisation des pistes, redoutant un déplacement des nuisances aériennes vers la périphérie flamande. Le dossier a été porté à l'ordre du jour du comité de concertation prévu le 16 novembre 2026.

- Soutien aux projets immobiliers : Le ministre flamand de l'Environnement, Jo Brouns, a défendu l'octroi du permis d'environnement pour le pôle économique *Airport Business District*, minimisant son impact direct sur l'augmentation du trafic aérien.

## La riposte de la Région bruxelloise : priorité sanitaire et offensive juridique

- Rejet du conflit d'intérêts : Sur proposition de la secrétaire d'État à l'Environnement Ans Persoons (Vooruit), l'exécutif bruxellois a jugé la procédure flamande « infondée » et dépourvue de base juridique. Le ministre-président Boris Dilliès est mandaté pour exiger au comité de concertation une répartition équitable des survols, une transparence totale sur les données de trafic et une motivation claire du fédéral d'ici le 1er décembre 2026.

- Recours contre l'expansion immobilière : En février 2026, le ministre bruxellois de l'Environnement Alain Maron (Ecolo) a introduit un recours contre le permis de l'*Airport Business District*, estimant que la capacité acceptable de nuisances autour de la capitale était déjà dépassée.

- Contestation des routes aériennes et couac administratif : L'exécutif bruxellois s'oppose fermement à la procédure d'approche RNP de la piste 07L (« route

Crucke »), jugée comme une « autoroute aérienne permanente » au-dessus de centaines de milliers d'habitants. Le 12 novembre 2026, la presse a révélé qu'une erreur administrative du cabinet d'Elke Van den Brandt risquait de priver la Région de son recours en annulation devant le Conseil d'État. Le gouvernement bruxellois a immédiatement chargé Ans Persoons d'analyser la validité de la notification officielle de septembre afin d'introduire un recours d'urgence.