

Date.....

Nom : Prénom :

Adresse :1190Forest

E-mail :

Concerne : Réclamation concernant la demande de nouveau permis d'environnement 2024 de Brussels Airport Company

En tant que citoyen belge résidant à Forest, perturbé par les survols au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles, réveillé de nuit par le trafic aérien, dérangé par la croissance du trafic aérien autour de mon quartier, de ma ville et de ma Région, je réagis par la présente à votre enquête en vue de renouveler le permis d'environnement MER délivré en juillet 2004 à la société privée "BAC"- (Brussels Airport Company de M. Feist).

Il est indispensable que des mesures soient prises pour enfin s'assurer du respect au droit à un environnement sain et de faire cesser les multiples violations impactant la santé publique que l'exploitation actuelle de l'aéroport génère à différents niveaux.

1. Condamnation de l'État belge

L'exploitation future de l'aéroport doit s'envisager au départ de l'exploitation actuelle. Celle-ci a été frappée par plusieurs jugements* que l'État belge n'exécute pas et pour lequel il a payé de lourdes astreintes jusqu'à en atteindre les plafonds. **Je demande que le nouveau permis d'environnement de l'aéroport apporte nécessairement des réponses satisfaisantes à ces décisions judiciaires ordonnant à de nombreuses reprises la cessation des violations à l'arrête bruit, tant de jour que de nuit. Et que des mesures équivalentes soient prises pour le droit à la santé et à la protection de l'environnement des citoyens habitants en région flamande. Le nombre d'habitants impactés devant être pris en compte dans chaque décision prise par les autorités régionales flamandes concernant l'exploitation de cet aéroport situé en région flamande, mais impactant directement et au quotidien la région de Bruxelles-Capitale.**

** Arrêt de la Cour d'Appel du 17 mars 2005 ordonnant à l'État belge de mettre fin, sous peine d'astreinte, aux violations à l'arrêt bruit / Arrêt de la Cour d'Appel du 9 juin 2005 qui exigeait que soit mis fin au survol intensif des quartiers densément peuplés des communes bruxelloises / Jugement du 31 juillet 2014 du Tribunal de Première instance de Bruxelles / Ordonnance du 19 juillet 2017 du Tribunal de Première instance de Bruxelles par lequel l'État belge s'est vu condamné à modifier les conditions d'utilisation de la route du canal/ Arrêt de la Cour d'Appel du 22 octobre 2022 condamnant l'État belge à nouveau pour le multiples violation à la réglementation en matière de protection de l'environnement.*

2. Interdiction des vols de nuit

De nombreux aéroports européens suspendent complètement leur exploitation durant la nuit pour cesser de compromettre la santé de leurs riverains. Brussels Airport doit également se diriger vers la fin des vols de nuit entre 22h et 7h. **Je demande que l'interdiction des vols de nuit, pour la période 22h-7h fasse partie intégrante du futur permis d'environnement.**

3. Nombre de mouvements annuels

L'aéroport tel qu'il est exploité aujourd'hui est un calvaire pour les centaines de milliers de personnes qui vivent à sa proximité. **Je demande que le futur permis d'environnement de l'aéroport limite le nombre de**

mouvements aériens à 200.000 par an. Il ne pourra être question d'augmenter encore la capacité de l'aéroport alors que les nuisances subies sont déjà insupportables.

4. Nombreuses violations de la réglementation aérienne

Au niveau du permis d'environnement de 2004 :

- BAC n'a pas construit de mur antibruit, alors que cela figurait dans son permis 2004
- BAC n'a pas construit de hall d'essais pour les moteurs d'avions, alors que cela figurait dans son permis 2004 :
- L'exploitant BAC ne respecte pas le total annuel de vols de nuit et confond nombre de vols effectivement calculés et nombre de slots horaires autorisés ;
- BAC ne respecte pas et ne fait pas respecter les niveaux individuels de bruit des avions, les QC surtout de nuit
- BAC ne respecte pas les décisions de justice qui sont opposables et qui ne sont plus sujettes à Appel ou Cassation
- BAC ne pratique aucune bonne politique en matière de communication ou d'information
- BAC ne communique pas avec les communes de la région de Bruxelles-Capitale, et celles du canal pourtant largement survolée
- BAC veut doubler le trafic cargo de 500.000 à 1.000.000 de tonnes sans aucune mesure d'accompagnement

5. Dossier de demande lacunaires

L'analyse de l'impact sur l'environnement du renouvellement du permis de l'aéroport est gravement lacunaire et incomplète. Tant pour l'exploitation actuelle que pour l'exploitation future, les nuisances sonores causées par le survol de zones densément peuplées au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, en ce compris les communes du canal ne sont aucunement analysées.

Il est pourtant indispensable que cette étude appréhende l'ensemble des incidences causées par l'aéroport et comprenne dès lors avant toute chose un examen approfondi des nuisances liées au survol. Cette étude est d'autant plus importante que la situation actuelle engendre déjà de nombreuses infractions constatées par des décisions judiciaires définitives et que l'aéroport de Bruxelles-National envisage de manière totalement inacceptable une augmentation du nombre de mouvements d'avions et des vols cargos, sans la moindre mesure d'accompagnement.

Tant que le dossier n'est pas complété, notamment sur la question des nuisances sonores liées au survol, la Région flamande n'est pas en mesure de statuer en connaissance de cause sur la demande, de sorte qu'en l'état, elle doit être rejetée.

Le dossier n'est pas complet dès lors que les engagements climatiques internationaux et européens de la Belgique, en ce compris de la Région flamande, ne sont pas pris en compte alors même que la demande de 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.

La législation flamande prévoit que les permis d'environnement sont en principe délivrés à durée indéterminée. Cela signifie donc que, si le permis d'environnement est octroyé suite à la présente demande, l'aéroport sera autorisé pour une durée indéterminée. La présente demande de permis est donc la seule occasion d'analyser l'impact de l'aéroport sur l'environnement. Il est par conséquent indispensable soit de compléter préalablement le dossier et l'étude de l'impact sur l'environnement, soit d'octroyer uniquement un permis à l'essai le temps qu'une étude complète soit déposée.

Les nombreux jugements qui ont déjà été prononcés suite au non-respect des normes de bruit, des conditions actuelles du permis d'environnement ou encore du droit à la santé, ne sont pas respectés.

Nous sommes déjà gravement incommodés par le bruit des avions, en particulier la nuit, alors que les communes du canal ne se situent ni à proximité immédiate de l'aéroport, ni dans les couloirs de survol normaux, ni dans les secteurs bénéficiant de mesures d'accompagnement permettant d'atténuer les nuisances sonores subies (insonorisation, rachats d'immeubles, etc.), alors que, pourtant, les recommandations de l'OMS de 2018 recommandent fortement que des mesures appropriées de réduction des nuisances sonores soient prises lorsque les niveaux sonores constatés dépassent les normes légales.

Une augmentation de la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National est donc inconcevable. L'exploitation de l'aéroport doit, dans un premier temps, faire l'objet d'une analyse globale en vue de trouver des solutions durables pour toutes les populations survolées. Entre-temps, seule une autorisation précaire, limitée et conditionnelle peut être envisagée pour ne pas mettre en péril la survie économique de l'aéroport national.

Sur base de ces faits, qui ont été parfaitement observés et qui sont incontestables, je demande au gouvernement flamand que :

- Une évaluation de l'exécution correcte de l'actuel permis qui arrive à échéance soit réalisée;
- Le niveau de bruit individuel de chaque avion (QC) soit diminué de jour pour devenir raisonnable et acceptable (8/14,3) ;
- Soient prises en compte les recommandations les plus susceptibles de réduire les nuisances sonores présentées dans l'étude d'incidences « ENVISA¹ », que l'État belge s'est vu ordonné de faire dans le cadre de l'ordonnance du 19 juillet 2017 ;
- Une zone de basses émissions en l'air soit introduite, de sorte que seuls les avions peu bruyants et à terme les avions à faible émission de carbone puissent fréquenter l'aéroport ;
- Le trafic cargo ne soit pas augmenté ;
- BAC se voie dans l'obligation de construire à ses frais un hall d'essais pour les moteurs d'avions ;
- Toute la législation internationale, belge ou régionale opposable à BAC soit respectée et appliquée à la lettre par BAC ;
- Le futur permis soit limité dans le temps et contrôlé tout au long de sa période de validité ;
- Un mécanisme de sanction financière dissuasive en cas de non-respect des conditions du futur PE soit instauré. Ces sanctions devront alimenter un fonds en vue notamment de financer des solutions d'isolation des bâtiments survolés pour toutes les régions impactées ;
- Un monitoring de l'exposition sonore de la population en chiffres bruts et selon les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (octobre 2018) soit réalisé périodiquement et que son coût sanitaire et environnemental soit évalué ;
- Une étude épidémiologique soit réalisée afin d'analyser de manière scientifique l'impact réel du survol sur la santé des habitants ;
- De constater le caractère incomplet du dossier et de l'étude d'impact sur l'environnement et de solliciter que cette étude et le dossier de demande soient complétés en ce qui concerne les nuisances sonores en Région de Bruxelles-Capitale, notamment au-dessus du territoire des communes du Canal;
- De ne pas délivrer le permis d'environnement tant que l'étude d'impact sur l'environnement et le dossier de demande ne sont pas complets ;
- Dans tous les cas, d'imposer les conditions d'exploitation suivantes :
 - Interdire les vols de nuit ;
 - Conformer la période de nuit aux normes internationales et par conséquent l'étendre à la période entre 22h et 7h (au lieu de 23h – 6h) ;
 - Réduire le nombre de mouvements aériens ou à tout le moins le maintenir à son niveau actuel ;
 - Respecter les normes de bruit définies dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien ;

¹ Étude définitive relative aux incidences de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National sur l'environnement pour ce qui concerne les nuisances sonores ENVISA - chercher « ENVISA » sur <https://mobilit.belgium.be/fr/publications>

- Reculer la piste 25L vers l'Est de manière à permettre les décollages par un virage à gauche sans survoler les zones les plus densément peuplées, de tout le territoire de la Belgique, suivie le long de la route du canal ;
- Ne pas augmenter le trafic cargo ;
- Diminuer le niveau de bruit individuel de chaque avion ;
- Imposer le renouvellement des flottes des compagnies aériennes ;
- Interdire certaines catégories d'avions dont l'émission acoustique dépasse certains seuils en raison de leur modèle ou de leur vétusté (limitation du tonnage MTOW à 136 tonnes) ;
- Fixer un objectif de réduction annuelle du bruit autour de l'aéroport de Bruxelles-National (par exemple, une réduction annuelle de l'exposition de la population de 5% par rapport à la situation de 2019) ;
- Introduire une zone de basses émissions dans les airs, de sorte que seuls les avions peu bruyants et, à terme, à faible émission de carbone puissent fréquenter l'aéroport ;
- Contrôler le respect des conditions du permis et instaurer un mécanisme de sanction financière en cas de non-respect ;
- Informer le public en réalisant des études annuelles et coopérer avec les trois Régions ;
- Étudier la réduction des nuisances (en attente des documents définitifs).

Je vous prie d'intégrer mon courrier aux réclamations que vous recevrez et de le reprendre dans la liste des réactions que vous recevrez.

Avec mes meilleurs sentiments,