

Avis de la Commune de Watermael-Boitsfort dans le cadre de la demande de renouvellement de permis d'environnement 2024 de l'exploitant « Brussels Airport Company » (BAC)

Considérant la législation de l'Union européenne et la jurisprudence constante de la Cour européenne des droits de l'homme consacrant la protection de l'environnement et le droit à un environnement sain et de qualité ;

Considérant que le droit à la santé et à l'environnement sain pour les riverains constitue un droit inaliénable, prescrit par l'article 23 de la Constitution, qui ne porte nullement préjudice au développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National ;

Considérant que Brussels Airport réclame un cadre juridique cohérent qui assure la stabilité et la sécurité juridique pour le développement durable de l'aéroport dans le respect de l'environnement tout en reconnaissant, dans le même temps, qu'il existe déjà une réglementation européenne visant à imposer des restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports ;

Considérant que la nuit environnementale belge définie au sens de la directive européenne 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (nuit adoptée par les trois Régions du pays) est de 8h et s'étend de 23h à 07h ;

Considérant le peu de mouvements au départ et à l'arrivée de l'aéroport entre 22h00 et 23h00 et le fait que la suppression totale de vols durant cette tranche horaire serait très bénéfique pour la santé de ses riverains ;

Considérant l'arrêté du gouvernement de la Région bruxelloise du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien ;

Considérant qu'un grand nombre d'aéroports européens, dont les avions survolent plus de 30.000 habitants, disposent d'une politique d'insonorisation/ou d'isolation et/ou d'expropriation visant à réduire les nuisances sonores et environnementales de la population survolée ;

Considérant que la politique « Zéro pollution » de la Commission européenne¹ vise une réduction de 30% de la part des personnes souffrant de troubles chroniques dus au bruit des transports pour 2030 ;

Considérant que les procédures d'exploitation et les restrictions sont fixées par l'État fédéral et par la Région flamande au travers du permis d'environnement de l'aéroport de Bruxelles-National notamment ;

Considérant la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et en particulier ses articles 7, 8, 9 et 10 qui imposent que les régions doivent consulter les autres régions lorsque la mise en œuvre d'un plan ou d'un programme en cours d'élaboration sur son territoire est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement de celles-ci ;

Considérant que les résultats de ces consultations transfrontières doivent être pris en considération pendant l'élaboration du plan ou programme concerné et avant que ceux-ci ne soient adoptés ;

Considérant que les régions consultées doivent être informées sur la manière dont les résultats des consultations effectuées ont été pris en considération, ainsi que sur les raisons du choix du plan ou du programme tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables qui avaient été envisagées ;

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_fr

Considérant que l'exploitation de l'aéroport Bruxelles-National, qui fait l'objet de la demande de permis d'environnement, a de nombreuses incidences pour la Région de Bruxelles-Capitale, celle-ci doit être consultée et pouvoir émettre un avis sur les conditions d'exploiter, avis qui doit être pris en considération ;

Considérant que l'étude d'incidences environnementales menée par le bureau ENVISA² suite aux jugements du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Section civile) des 01/02/2019 et 09/12/2020 indique que « l'impact de la pollution sonore engendrée par BRU semble être minimisé par les institutions politiques et régionales flamandes » et qu'il ne s'agit pas d'une politique durable ;

Considérant que dans sa dernière étude d'incidence du survol sur la santé des riverains pour le compte de l'association « Bond Beter Leefmilieu³ », le bureau ENVISA estime à environ 220.000 les personnes fortement incommodées par le bruit aérien de Brussels Airport, avec pour conséquence un coût à la sécurité sociale d'1 milliard d'euros par an ;

Considérant les 14.500.000 plaintes reçues par le Service de Médiation de l'aéroport ces 21 dernières années, et dont la grande majorité proviennent de la Région bruxelloise ;

Considérant qu'il est dans l'intérêt à long terme de l'aéroport de Bruxelles-National de gérer la question du bruit comme tout autre risque commercial⁴ ;

Considérant que l'exploitant BAC ne prend pas l'initiative de gérer la question du bruit, préférant reporter le problème vers d'autres intervenants opérationnels, tels que Skeyes ou les gouvernements fédéral ou régionaux⁵ ;

Considérant que l'exploitant BAC, en tant qu'exploitant de l'aéroport, décide des aéronefs qui y sont exploités et du moment où ils le sont ;

Considérant que l'exploitant BAC ne respecte pas l'article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C (devenue BAC), à savoir « Le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'État fédéral » ;

Considérant que, concernant l'exploitation de l'aéroport, l'État belge n'exécute pas les différents jugements suivants, préférant payer de lourdes astreintes jusqu'à atteindre certains plafonds :

- Cessation environnementale du 2 novembre 2004
- Cour d'Appel du 17 mars 2005
- Cessation environnementale du 9 juin 2005 (Cour d'Appel)
- Cour de Cassation du 14 septembre 2006
- Tribunal de Première Instance du 14 avril 2011
- Cessation environnementale du 31 juillet 2014
- Cessation environnementale du 19 juillet 2017
- Cessation environnementale du 1er février 2019
- Cour d'Appel du 22 octobre 2020
- Cessation environnementale du 9 décembre 2020
- Cessation environnementale du 13 juin 2023

² Source : « 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>

³ <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/meer-dan-1-miljard-euro-peezondheidsschade-door-vliegtuigelawaai-zaventem>

⁴ Idem [2]

⁵ Idem [2]

Considérant en particulier qu'au niveau du permis d'environnement de 2004 :

- L'exploitant BAC n'a pas construit de hall d'essais pour les moteurs d'avions, alors que cela figurait dans son permis de 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 ;
- L'exploitant BAC ne respecte pas et ne fait pas respecter les niveaux individuels de bruit des avions, les QC surtout de nuit ;
- L'exploitant BAC ne pratique aucune bonne politique en matière de communication ou d'information ;
- L'exploitant BAC ne communique pas avec les communes de Bruxelles et du Brabant wallon pourtant largement survolées ;

Considérant également qu'au niveau de la licence fédérale détenue par BAC depuis 2004 :

- L'exploitant BAC n'a pas mis en œuvre un plan financier d'isolation et d'expropriation ;
- L'exploitant BAC publie des informations inexactes dont celles sur les contours de bruit avec une mauvaise méthodologie de calcul ;
- L'exploitant BAC a mis en œuvre un système illégal de niveau de bruit effectif basé sur un poids fictif réduit au décollage autre que celui du poids maximum déclaré lors de la certification de chaque avion ;
- L'exploitant BAC critique les normes de bruit bruxelloises et appelle à les supprimer ;

Considérant que le permis d'environnement de Brussels Airport arrive à échéance le 8 juillet 2024 et que l'exploitant de l'aéroport a introduit une demande de renouvellement de son permis d'environnement le 6 juillet dernier ;

Considérant que l'exploitant BAC demande le renouvellement de son PE pour l'aéroport de Bruxelles-National pour une durée illimitée ;

Considérant que BAC veut doubler le trafic cargo de 500.000 à 1.000.000 de tonnes sans aucune mesure d'accompagnement ;

La Commune de Watermael-Boitsfort demande que le futur permis d'environnement

Soit élaboré dans le respect des dispositions de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001, en consultant la Région de Bruxelles-Capitale qui doit d'une part pouvoir émettre un avis que la Région flamande doit prendre en considération et d'autre part être informée sur la manière dont les résultats des consultations effectuées ont été pris en considération ainsi que sur les raisons des choix opérés compte tenu des autres solutions raisonnables qui avaient été envisagées ;

Ne soit délivré, le cas échéant, qu'après que la Région flamande ait fait réaliser une évaluation de l'exécution correcte de l'actuel permis qui arrive à échéance ;

Soit compatible avec l'exécution des jugements listés supra et non exécutés, autrement dit qu'en aucun cas il ne permette le maintien des procédures qui ont lieu aujourd'hui en contradiction avec ces jugements ;

Prévoie l'interdiction des vols de nuit entre 22h et 7h, de la même manière que de nombreux aéroports européens suspendent complètement leur exploitation durant la nuit pour cesser de compromettre la santé de leurs riverains ;

Limite le nombre de mouvements aériens à 220.000 par an dans la mesure où tel qu'il est exploité aujourd'hui, l'aéroport est un calvaire pour les centaines de milliers de personnes qui vivent à sa

proximité et qu'il ne pourrait dès lors être question d'augmenter encore sa capacité alors que les nuisances subies sont déjà insupportables ;

Soit établi de manière à faire 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 ;

Prévoit le recul de la piste 25L vers l'Est de manière à permettre les décollages par un virage à gauche sans survoler la Région bruxelloise, et dans cette attente, l'aménagement de cette piste de façon à permettre aux avions de maximum 136 MTOW (soit light et heavy selon définition l'AOCI) de décoller depuis le seuil de la piste et d'effectuer un virage gauche en procédure RNAV de guidage satellitaire vers Moorsel et Vrebos de façon à diminuer sensiblement le nombre de personnes impactées par le bruit et l'émission de particules provoqués par les décollages au départ de l'aéroport, tel que le préconise l'étude ENVISA ;

Tienne compte des recommandations visant à réduire les nuisances sonores présentées dans l'étude d'incidences « ENVISA⁶ », que l'État belge s'est vu ordonné de faire dans le cadre de l'ordonnance du 19 juillet 2017 ;

Ne prévoit pas d'augmentation du trafic cargo ;

Prévoit la diminution du niveau de bruit individuel de chaque avion (QC) de jour pour devenir raisonnable et acceptable (8/14,3) ;

Prévoit le renouvellement des flottes des compagnies aériennes, surtout cargos, fret et intégrateurs opérant à Bruxelles-National, les affirmations concernant l'évolution de la flotte reprises dans le projet actuel de MER devant être exigées dans le futur PE ;

Prévoit l'introduction d'une zone de basses émissions en l'air, de sorte que seuls les avions peu bruyants et à terme les avions à faible émission de carbone puissent fréquenter l'aéroport ;

Impose de construire à ses frais un hall d'essais couvert pour les moteurs d'avions ;

Soit limité dans le temps et d'une durée inférieure au permis actuel ;

La Commune de Watermael-Boitsfort demande en particulier à la Région flamande

De suivre et contrôler le respect des dispositions du nouveau PE tout au long de sa validité ;

D'instaurer un mécanisme de sanction financière en cas de non-respect des conditions du futur PE. Ces sanctions devront alimenter un fonds en vue notamment de financer des solutions d'isolation des bâtiments survolés pour toutes les régions impactées ;

De communiquer régulièrement (à tout le moins annuellement) au grand public le planning de mise en œuvre des conditions imposées par le PE et de communiquer de manière claire et transparente sur le suivi de celles-ci ;

De coopérer avec les trois Régions dans le cadre de leurs compétences environnementales, notamment celles portant sur l'évaluation du bruit dans l'environnement telle que précisées dans la Directive européenne 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et les législations régionales la transposant ;

De transmettre aux Régions annuellement toutes données utiles à la cartographie du bruit et au reporting européen selon la directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et les législations régionales la transposant ;

⁶ Idem [2]

De fournir annuellement aux Régions les prévisions de trafic, de flotte opérante et les caractéristiques des avions comme leur poids, ainsi que sa politique tarifaire pour réduire le bruit à la source ;

De diffuser en toute transparence et sans restriction les QC des appareils opérant à Bruxelles-National, ainsi que leur certificat de bruit ;

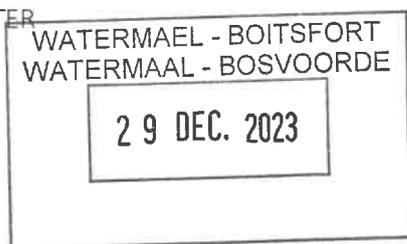
De réaliser périodiquement un monitoring de l'exposition sonore de la population en chiffres bruts et selon les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (octobre 2018) et d'en évaluer le coût sanitaire et environnemental ;

De réaliser une étude épidémiologique afin d'analyser de manière scientifique l'impact réel du survol sur la santé des habitants.

Fait à Watermael-Boitsfort le 29 décembre 2023

Par le Collège,
Le Secrétaire communal f.f.,

Fabienne PATERNOSTER



Le Bourgmestre,

Olivier DELEUZE

