

Objet : Avis d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) en réponse à l'enquête publique concernant le renouvellement du permis d'environnement pour l'aéroport national.

Madame, Monsieur,

Ce document a pour objet l'avis d'Inter-Environnement Bruxelles sur le renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport national de Zaventem. En l'état, considérant les nuisances générées par l'activité de l'aéroport, **l'autorité flamande doit refuser le renouvellement du permis tel que proposé par le demandeur. En l'état, si le permis est accordé, il doit être assorti de nombreuses conditions d'exploitation.**

Pour rappel, l'étude d'incidence commandée par *Brussels Airport Company(BAC)* considère que 208 000 personnes sont actuellement impactées par le bruit¹, 99 000 d'entre elles le sont gravement. Les citoyens flamands, bruxellois et wallons doivent subir les effets délétères de l'aéroport et l'impact sur la santé publique est énorme. Une étude réalisée par *Envisa* considère que les nuisances sonores générées par l'aéroport ont un coût annuel de plus d'un milliard d'euros à charge de l'assurance sociale.

Or, *BAC* ne fait aucune considération de ses effets et demande le renouvellement de son permis d'environnement à l'identique. Ce permis d'environnement lui accorderait non seulement une licence d'exploitation perpétuelle (au vu des nouvelles normes législatives flamandes) mais lui permettrait d'accroître à l'horizon 2030 le nombre de voyageurs transportés de 20 % et le volume de marchandises de 33 %, augmentation de volume qui aurait pour corollaire une augmentation des nuisances, et ce, même si le demandeur s'en défend.

Au-delà de ces considérations, l'étude environnementale en tant que telle ne permet pas au citoyen d'être suffisamment informé pour donner un avis éclairé dans le cadre de l'enquête publique. En l'état, on ne peut que constater ces lacunes. Vous trouverez ci-dessous une liste de points qui doivent impérativement être complétés avant toute délivrance de permis :

1. **une étude sérieuse des alternatives :** L'étude des alternatives propose trois scénarios envisageables. Le premier est l'alternative zéro qui n'est pas étudiée puisqu'elle implique l'arrêt des activités de l'aéroport. Le deuxième scénario est celui qui est proposé par *BAC*. La troisième alternative, l'alternative de localisation, n'est pas étudiée puisque aucun autre site ne peut accueillir les activités de

¹1220 000 selon l'étude Envisa

l'aéroport. L'étude d'incidence prétend qu'il n'est donc pas raisonnable d'étudier aucune autre alternative à celle soumise par le promoteur de projet.

Or, cette conclusion est en opposition manifeste avec l'étude d'incidence commandée par l'état fédéral au bureau d'étude *Envisa* en 2020. Cette dernière avait constaté que la solution la plus efficace pour réduire les nuisances sonores de l'aéroport était de prolonger la piste 25L de 900 mètres et d'y concentrer les départs sous certaines conditions de normes de bruit avec un virage à gauche dès 700 pieds.

Il est incompréhensible que l'étude d'incidence réalisée sous l'égide de l'Etat fédéral soit à ce point contradictoire avec celle réalisée dans le cadre du renouvellement du permis d'environnement. Dans le premier cas, il nous est expliqué que c'est la solution la plus efficace ; dans le second cas, il nous est expliqué que toutes alternatives de localisation ne sont pas raisonnables.

De manière plus générale, il nous semble que ce point particulier de l'étude d'incidence environnementale est contraire à **l'article 4.3.7 alinéa 4 du décret du 5 avril 1995** contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement. Cet article précise que tout rapport d'incidence environnementale doit contenir au minimum une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par l'initiateur et une indication des principales raisons justifiant le choix effectué. Cette disposition est par ailleurs complétée par la Directive 2011/92, annexe IV qui précise que toute solution de substitution doit être illustrée par une esquisse. Prétendre qu'il n'existe pas de solutions de substitutions raisonnables ne peut en aucun cas suffire face aux prescriptions légales du droit flamand.

- 2. Un scénario de renouvellement de la flotte réaliste:** L'étude d'incidence considère que le renouvellement de la flotte aéroportuaire impliquera une diminution des nuisances subies par les riverains de l'aéroport. Pour ce faire elle simule l'état de la flotte à l'horizon 2032 sans jamais nous expliquer la méthodologie utilisée. Elle utilise par ailleurs des présupposés qui ont montré leur inefficacité au fil des années. Ainsi, les nouvelles redevances aériennes devraient inciter le secteur aérien à utiliser des avions moins bruyants. Or rien n'appuie ce présupposé, à savoir le nouveau prix induirait un déséquilibre dans le marché qui inciterait naturellement les compagnies aériennes à renouveler leur flotte. L'exemple de la Région bruxelloise infligeant des amendes depuis vingt ans pour tout dépassement de ces normes de bruit est éclairant. Il n'a jamais incité les compagnies aériennes à renouveler leur flotte ...

3. **Un cadastre du bruit exhaustif** : L'étude d'incidence résume les impacts sonores générés par l'activité de l'aéroport au moyen d'un aplatissement uniforme sur une carte. Or, elle n'explique jamais les routes aériennes au départ des différentes pistes et les périodes d'utilisation de celles-ci. Or, certaines routes ne sont d'usage que la nuit et le week-end. Dans ces conditions, les représentations graphiques de l'étude décrivent un espace survolé de manière homogène et ne permettent pas aux citoyens d'établir les distinctions utiles à la rédaction d'un avis éclairé.

Par ailleurs, comme le renouvellement de la flotte aéroportuaire n'est pas soumis à une prescription réglementaire, il aurait fallu modéliser les impacts sonores induits par l'augmentation projetée du nombre de voyageurs sur base de la flotte actuellement en service. L'hypothèse actuelle est excessivement favorable à *Brussels Airport Company* et ne permet pas aux riverains de prendre conscience des nuisances auxquelles ils s'exposent.

4. **Un état du droit et des arrêts des différentes cours de justice** : Il existe une corrélation entre l'utilisation des pistes de l'aéroport et les routes aériennes. Or, les cours de justice ont rendu un nombre d'arrêts exceptionnellement élevés condamnant l'Etat belge suite aux nombreuses infractions aux réglementations environnementales ou à l'arrêté bruit bruxellois. Or, l'utilisation des pistes détermine à la fois la trajectoire, l'altitude et le niveau de pollution sonore générés par les avions sur un endroit donné. Il est dès lors incompréhensible que l'étude d'incidence ne liste pas les différents arrêts rendus par les cours de justice. Accorder un permis d'environnement dans une situation où les aéronefs qui utilisent ces mêmes pistes sont en infractions régulières avec les droits fédéraux et régionaux de Belgique relève d'un non sens.

Plus globalement, il aurait également fallu que l'étude d'incidence relève la conformité de l'exploitation de l'aéroport avec le permis délivré précédemment. Le permis de 2004 prévoyait par exemple la construction d'un mur antibruit qui n'a jamais été réalisé. Il aurait également fallu examiner le nombre total de vols de nuit et établir qu'il respecte bien le plafond de 16 000 mouvements annuels.

5. **Une absence de prise en compte des initiatives au niveau fédéral** : Le rapport d'incidence environnementale ne prend en compte aucune initiative prise par le gouvernement ces deux dernières années. Or, suite à différentes décisions de justice, une étude d'incidence et une plateforme de concertation ont été menés. Aucune conclusion, aucun rapport, aucune demande des riverains n'est prise en compte dans le rapport d'incidence.

Nous demandons donc à ce titre que l'Étude d'incidence environnementale soit complétée et qu'une nouvelle enquête publique soit réalisée à l'issue de cette procédure.

La responsabilité du gouvernement flamand face au droit européen

La délivrance de ce permis d'environnement par la Flandre doit ce faire dans le cadre du droit européen et notamment de la Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. L'application de cette directive est ici de la responsabilité de l'autorité flamande qui dans le cadre de son permis d'environnement doit imposer une limitation du niveau de l'impact sonore aux abords de l'aéroport et des conditions d'exploitations particulières.

Compte tenu du nombre très élevé d'habitants gravement impactés par les pollutions sonores, de la permanence de ces nuisances, de la reconnaissance de ces dernières par deux études d'incidences et par de nombreuses cours de justice, le gouvernement doit utiliser les compétences qui sont les siennes pour protéger les citoyens des Brabants et de Bruxelles.

Pour rappel, la réduction des nuisances sonores résultant de l'exploitation de l'aéroport est encadrée par le concept de l'approche équilibrée. Il s'agit d'une méthode de gestion du bruit. Elle échelonne selon quatre piliers : la réduction du bruit à la source, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures opérationnelles et les restrictions d'opérations. Cette méthode et la directive européenne sont bien évidemment intégrés dans la demande de *Brussels Airport Company*. La société articule sa demande de renouvellement de permis avec le cadre réglementaire dans la manière décrite ci-dessous.

En premier lieu, la société insiste pour dissocier radicalement les nuisances générées par les routes aériennes et l'utilisation des pistes de l'aéroport. Elle reconnaît bien un problème de bruit mais elle considère qu'elle pourrait le résorber au moyen d'une redevance incitant les compagnies aériennes à renouveler les appareils utilisés actuellement. Ce faisant, elle propose comme unique solution une mesure relevant de 1^{er} pilier « Réduction du bruit à la source ». Il faut souligner que les résultats projetés restent très insatisfaisants puisque selon les hypothèses (très favorables au demandeur) le nombre de personnes potentiellement très gênées reflue légèrement de 14 469 à 11 833 personnes. Selon ces mêmes projections, 149 000 personnes seraient toujours exposées à un bruit de 45 décibels la nuit et ce malgré les problèmes sanitaires avérés.

Dans ce cadre, la baisse relative des nuisances dont se gausse le demandeur ne peut dissimuler les graves impacts sur la santé qui perdureront dans le cadre de l'exploitation futur de l'aéroport. Notons, par

ailleurs, que le rapport d'incidence note lui même que « *le nombre de mouvements de vol, le type de mouvement de vol/avions et leurs productions de bruit est déterminant. Une forte restriction du nombre de vols peut réduire les nuisances dans une large mesure mais une forte restriction du nombre de mouvement d'avions est en contradiction avec l'objectif du projet et les obligations découlant de la licence d'exploitation de la BAC de fournir une capacité suffisante à l'aéroport* ».

Cet argument est fallacieux. En premier lieu, dans la hiérarchie des normes une licence d'exploitation se situe bien en dessous d'une directive européenne. Par ailleurs, des restrictions d'opérations substantielles sont déjà d'application sur l'aéroport national. L'arrêté de mai 2004 fixe notamment des quata de bruits maximum, des périodes nocturnes sans décollage et un nombre maximal de créneaux de nuit. Considérant les moyens déjà d'application et la continuité des nuisances subies par les riverains, il est nécessaire pour l'autorité flamande de conditionner l'obtention du permis d'environnement à la réalisation de mesures des trois autres piliers, et donc un plafonnement du nombre de départs et d'arrivées sur l'aéroport national.

Cette exigence se voit renforcée par les politiques directes menées par les aéroport concurrents. L'aéroport de Schipol (Amsterdam) interdira les vols de nuit à l'horizon 2025 et ce pour réduire les graves troubles du sommeil. Notons, par ailleurs, que le nombre de vols sera plafonné à 440.000 mouvements par an à cette même échéance (moins 60 000 mouvement annuels). Les aéroports en Allemagne sont soumis à un couvre-feu et les vols de nuit sont totalement interdits à Francfort de 23h00 à 5h00 du matin. A Paris, l'aéroport d'Orly est fermé de 23h00 à 6h00 du matin. De manière générale, les états voisins ont une politique beaucoup plus contraignantes que celle de notre pays. Dans le contexte local, où les *QC count* n'ont pas été revus depuis plus de dix ans, maintenir un cadre réglementaire aussi lâche à Bruxelles induira un appel d'air. Les compagnies aériennes internationales risque de réorienter leur avions les plus polluants vers Zaventem et les redevances nouvellement mises en place n'y pourront rien.

Le chantage à l'emploi

Avant de conclure, il est important de revenir sur les arguments de *Brussels Airport Company*. La société met systématiquement en avant l'importance de l'aéroport pour la prospérité de la Région. À ce titre, toute régulation mettrait en cause les activités de la société. Il suffit de reprendre le point de vue de la société exprimée dans le rapport de synthèse de la plateforme de concertation sur l'aéroport de Bruxelles-National pour comprendre la radicalité de son propos. Sur la régulation des vols de nuit, elle nous explique que ces créneaux horaires sont essentiels pour la connectivité de son réseau et sa viabilité. En ce qui concerne le fret, il serait crucial pour préserver les importations et les exportations

belges.

Il est important de relativiser ces arguments. On l'a vu plus haut : des aéroports avec une activité beaucoup plus importante que l'aéroport fédéral belge ont déjà interdit les vols de nuit. De plus, les activités de fret à Bruxelles sont proportionnellement marginales par rapport au fret aérien total transporté en Belgique. En effet, 63 % de ce volume de fret transite par Liège². Prétendre que réguler ces aspects implique une remise en cause du modèle aéroportuaire bruxellois ou belge (et de ses emplois) relève de la mauvaise foi. À ce sujet, il est intéressant de consulter le document rédigé par *Transport and Mobility Leuven*³. Dans sa conclusion, l'étude note « *Voor de arbeidsmarkt geldt iets soortgelijks. Door de beperking en nachtsluiting hoeft er niet minder economische bedrijvigheid te zijn; de hoeveelheid verzonden goederen verandert niet. Dezezal alleen op andere wijze of tegen iets hogere tarieven de afnemer bereiken.* »

En mettant dans la balance les emplois qui découlent de l'activité aéroportuaire, BAC plaide pour ses intérêts particuliers, veut pérenniser une activité délétère pour la santé et fait du chantage.

La Région flamande doit être cohérente

Ces derniers mois, le gouvernement flamand a introduit deux recours contre des actes juridiques relatifs à l'activité aéroportuaire. Il a, en premier lieu, attaqué le permis d'environnement accordé à Liège Bierset. Il l'a fait notamment en raison de l'activité aéroportuaire nocturne. Dans son recours, la Région argue notamment qu'il est nécessaire d'interdire les activités nocturnes ou de les limiter considérablement. Elle considère aussi que la période nocturne doit être élargie pour l'aéroport de Liège puisqu'une nuit de 23h00 à 6h00 du matin ne garantirait pas une période de repos suffisante. Elle a également introduit un recours en suspension au Conseil d'État contre le système dit PBN (performance based navigation). Ce système induirait selon la Région une aggravation des nuisances sonores subies par les riverains de zones survolées en périphérie flamande.

Se faisant, la Région flamande a prouvé son implication face aux nuisances sonores générées par le trafic aérien et sa volonté de s'attaquer frontalement aux problèmes. Or, il ne faudrait pas que ces actes soient une posture. Le permis d'environnement de Bruxelles-National dépend enfin de sa juridiction et elle peut appliquer les solutions qu'elle prône.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, nous demandons que les conditions d'exploitation suivantes soient d'application si le permis d'environnement est accordé à *Brussels Airport Company* :

- L'interdiction des vols de nuit

²F. Lohest et D. Aubin, « Aux origines de la stratégie aéroportuaire wallones », GRESEA ECHOS, octobre – novembre – décembre 2023, p.11

³Transport and Mobility Leuven, « Analyse d'impact des restriction de vol pour l'aéroport de Bruxelles », 17/11/2023

- Une extension de la période de nuit de 22h00 à 7h00 du matin
- Un plafonnement du nombre de vols à 200 000 mouvements par an
- Un prolongement de la piste 25L de 900 mètres tout en y concentrant les départs
- Un cadre réglementaire introduisant des normes juridiques prescriptives s'assurant que le renouvellement de la flotte aérienne présenté dans l'étude d'incidence soit obligatoire
- Une utilisation des pistes aériennes permettant que l'arrêté Bruit de la région Bruxelloise ne soit pas systématiquement enfreint.

Pour Inter-Environnement Bruxelles,
Olivier Fourneau
Chargé de mission