

Réclamation dans le cadre du renouvellement du permis pour l'exploitation des pistes de Brussels Airport Company

Expéditeur :

Nom/Prénom :

Adresse :

Province du Brabant Wallon

Envoi à adresse : **adresse électronique défini par votre commune**

Copie à : tropdebruit@gmail.com

Madame, Monsieur

Par la présente, je souhaite exprimer mon opposition à la demande de renouvellement de licence de la Brussels Airport Company telle que déposée par l'entreprise. Cette entreprise aspire à continuer l'exploitation de l'aéroport en se basant sur les scénarios de croissance qu'elle a élaborés. Plus spécifiquement, elle envisage, pour 2032, de doubler le volume du fret aérien pour atteindre 1 million de tonnes par an, tout en augmentant le nombre de passagers de 5,6 millions pour atteindre 32 millions par an.

Contexte

Le trafic aérien lié à l'aéroport de Bruxelles exerce une influence significative sur notre environnement et la qualité de vie des habitants locaux, comme indiqué par une étude menée par ENV-ISA. Plus de 100 000 résidents de la région endurent des perturbations sévères du sommeil, tandis que plus de 50 000 présentent un risque considérablement accru de maladies cardiovasculaires.

Les propositions d'expansion de l'aéroport entraîneront des répercussions négatives notables en termes d'émissions d'azote (NOx), de particules ultrafines (UFP) et de suie (EC), constituant ainsi une menace croissante pour la santé et l'environnement. Les émissions de NOx de tous les avions en partance vers leur destination ont dépassé les 16 000 tonnes en 2019, surpassant les émissions cumulées de l'ensemble des entreprises du port d'Anvers.

Le scénario de croissance de l'aéroport perpétue et amplifie les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions. En 2019, tous les avions en partance vers leur destination ont généré environ 2,9 millions de tonnes de CO2, équivalent aux émissions de chauffage d'un million de foyers flamands. Ces chiffres ne prennent pas en compte les dommages climatiques causés par les gaz à effet de serre autres que le CO2, tels que le soufre, les particules de suie et la vapeur d'eau.

Des recherches scientifiques concluantes ont confirmé que la combustion du diesel et du kérosène entraîne des émissions excessives de substances cancérigènes, nuisibles en premier lieu aux travailleurs mais également aux résidents avoisinants.

Validité du permis

Afin de rétablir un équilibre entre l'économie, l'écologie et la santé publique, ma première requête est que la licence soit soumise à une limitation temporelle, précisément sur une période de 10 ans jusqu'en 2034. Cette mesure s'explique par les avancées technologiques rapides et les évolutions législatives au sein de l'Union européenne prévues au cours de la prochaine décennie. Ainsi, dans les 10 années à venir, nous pourrions prendre des décisions quant à la continuité de l'exploitation de l'aéroport de manière plus éclairée qu'à l'heure actuelle.

Mesures nécessaires

En second lieu, je sollicite instamment l'imposition, par le biais de l'autorisation, des mesures suivantes, entre autres, afin d'assurer que l'aéroport de Bruxelles puisse être exploité de manière moins intrusive et plus durable dans l'intervalle :

Nuit sans bruit

Il est impératif d'interdire les vols non urgents pendant la nuit, de 23 heures à 7 heures du matin. Toutefois, les vols essentiels pour des raisons militaires, médicales, humanitaires et diplomatiques seraient autorisés pendant cette période.

Réduction des nuisances sonores

Il convient de limiter les émissions sonores des avions à un quota de 4 pendant les jours de semaine et à un quota de 3 pendant les jours de week-end, en vue de réduire les perturbations sonores pour les riverains, en particulier ceux fortement affectés. De plus, le nombre annuel de mouvements d'avions devrait être plafonné à 220 000, avec un maximum de 74 mouvements par heure pendant les périodes de pointe.

Plafond de CO2

À partir de 2025, un plafond strict de CO2 devrait être instauré pour toutes les opérations aéroportuaires (opérations au sol et mouvements de vol). Basé sur les émissions de l'année 2019, ce plafond diminuerait de manière linéaire, avec pour objectif ultime d'atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2050.

Limites des pics de bruit et de la fréquence de survol

Des limites strictes des pics de bruit maximum et de la fréquence maximale de survol devraient être établies, alignées sur les dernières recommandations sanitaires de l'Organisation mondiale de la santé

Contrôle

Les niveaux de bruit, évalués par le réseau de surveillance, et les fréquences de survol, mesurées par le réseau de surveillance et/ou calculées par le modèle informatique, doivent être attribués un statut juridique contraignant, assorti de sanctions effectives en cas de dépassement. Étant donné que le réseau de mesure actuel ne couvre pas l'intégralité de la zone, il est impératif d'étendre considérablement le réseau de points de mesure (à des distances de 2 km, 4 km, 8 km, 12 km, 16 km, ... par rapport au centre géographique A0 de l'aéroport), y compris dans la Région wallonne.

La création d'un institut de contrôle, sur le modèle de l'ACNAW, voire de l'ACNUSA, est nécessaire et devrait se concrétiser à travers un accord de coopération entre les régions et le gouvernement fédéral, en collaboration avec le service actuel de médiation. Cet institut aurait pour mission de surveiller les vols, les mouvements au sol, ainsi que tous les éléments stipulés dans le permis, assurant ainsi une supervision complète et rigoureuse des activités aéroportuaires. Le permis d'environnement doit prévoir les dispositifs nécessaires pour que ces dispositions soient opposables à l'exploitant

Augmentation de la capacité des pistes

Deux éléments relevés au point « 2.4.5. Interventions d'optimisation à court terme prévues », sont préoccupants.

Pour le Taxiway de sortie rapide (RET) sur la piste 01/19 entre les taxiways de sortie existants E5 et E6 (2027) : Dégager plus rapidement la piste à l'arrivée sur la piste 01 (temps d'occupation de la piste plus court), ce qui augmente la capacité des modes alternatifs.

Accès supplémentaire à la piste 19 (2027) : Ajout d'une entrée entre les voies de circulation existantes E6 et E7. Les avions peuvent s'aligner indépendamment des arrivées et des départs sur l'autre piste.

Ces deux points visent à augmenter la capacité de la piste 01/19 ce qui est inacceptable eu égard à son caractère auxiliaire et à son inadéquation à certains trafics. De manière générale, tout aménagement visant à augmenter la capacité des pistes doit être proscrit.

Le Permis d'Environnement doit respecter le Droit, l'Etat de Droit, la législation et la réglementation aéronautique. De ce fait, les Arrêts de la Cour d'Appel du 22 octobre 2020 et du 22 décembre 2023 doivent être strictement appliqués par le demandeur du permis et exploitant aéroportuaire; lequel ne peut d'aucune façon prendre des initiatives ou réaliser des travaux, adaptations ou améliorations qui pourraient améliorer les conditions d'exploitation de la piste alternative et diagonale 01/19 qui doit rester une piste d'exception. Toute amélioration des conditions d'utilisation de la piste 01/19 sans mesures d'accompagnement préalable a été jugé comme fautive au sens de l'article 1382 du Code Civil, de ce fait aucune sortie à grande vitesse ne peut être construite aux abords de la piste 01/19 car ce serait une violation de jugements opposables à Brussels Airport.

Nous vous demandons d'inscrire ces conditions dans le permis d'environnement afin que tous les acteurs puissent à l'avenir coopérer et vivre ensemble dans la région de l'aéroport sur une base harmonieuse.