

A l'attention de la Région flamande  
représentée par la ministre flamande de  
l'Environnement, Mme Zuhail Demir

**Objet :** Réclamation dans le cadre de l'enquête publique relative au renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Bruxelles-National

Madame la Ministre,  
Madame, Monsieur,

La Commune de Woluwe-Saint-Lambert dépose la présente réclamation dans le cadre de l'enquête publique relative au renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Bruxelles-National.

A la lecture du dossier de demande de permis d'environnement, la Commune constate que :

1. L'étude d'incidences sur l'environnement jointe à la demande de renouvellement du permis de l'aéroport est gravement lacunaire et incomplète.

1.1 Tant pour l'exploitation actuelle que pour l'exploitation future, les nuisances sonores et autres pollutions diverses causées par le survol de zones densément peuplées au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, en ce compris la Commune de Woluwe-Saint-Lambert, ne sont aucunement analysées.

Il est pourtant indispensable que cette étude appréhende l'ensemble des incidences causées par l'aéroport et comprenne dès lors également un examen approfondi des nuisances liées au survol, même si le tracé des routes relève de la compétence de l'Etat fédéral.

Le simple fait que la détermination des trajectoires de vol et de l'utilisation des pistes soit une compétence fédérale n'exclut en rien une analyse, dans le cadre d'une étude d'impact environnemental (EIE), des alternatives à celles-ci. Une telle analyse des alternatives en termes de trajectoires de vol et d'utilisation des pistes permettrait à l'autorité compétente d'effectuer une comparaison entre les différentes options et leur impact environnemental respectif, plus particulièrement l'impact sonore.

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 inacceptable une augmentation du nombre de mouvements d'avions et des vols cargos, sans la moindre mesure d'accompagnement.

L'Etat belge a également été condamné à réaliser, à ses frais, une étude sur l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur les nuisances sonores. Cette étude d'impact a depuis été réalisée par le bureau d'études Envisa (<https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/milieu/geluidshinder>) et doit maintenant être prise en compte par les autorités fédérales et flamandes compétentes, et par l'exploitant de Bruxelles-National, pour prendre les mesures appropriées afin de remédier à ces violations. L'étude d'Envisa doit aussi être prise en compte pour la décision relative à la demande de renouvellement du permis d'environnement présentée par BAC.

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

1.2 L'étude d'incidences n'analyse pas de solutions alternatives, comme elle doit légalement le faire<sup>1</sup>. Il ne suffit pas d'écartier les solutions qui existent au motif que le pouvoir politique ne les envisage pas. Une telle étude a, en effet, pour objet de mesurer les impacts d'un projet sur l'environnement et de mettre en avant les solutions les moins polluantes, et non de faire l'inventaire des volontés politiques.

Il s'ensuit que l'EIE repose sur le choix *a priori* que (1) l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National soit poursuivie pour les années à venir et pour une durée indéterminée, (2) au même endroit, (3) selon exactement les mêmes réglementations, les mêmes trajectoires de vol et la même utilisation des pistes (4) selon les mêmes conditions et habitudes d'exploitation, (5) avec une exploitation comparable à celle des autres aéroports (inter)nationaux, tels que mentionnés dans le permis d'exploitation actuel, en termes de taille, d'emplacement, d'infrastructure et de nombre de mouvements de vol (mais pas en termes de restrictions d'exploitation.... ) et (6) selon des "adaptations d'optimisation" qui pourraient conduire à une expansion de la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National en termes de passagers, de fret et de mouvements d'avions et où (7) aucune autre modalité de conception ou de mise en œuvre n'est étudiée précisément parce que de telles alternatives ne sont souhaitées "ni par la politique actuelle, ni par l'objectif de la proposition de projet".

Une telle absence (délibérée) d'étude des alternatives s'inscrit en violation de la directive EIE relative aux projets, du décret relatif au permis d'environnement et de la

---

<sup>1</sup> En vertu de l'annexe IIbis du décret du 5 avril 1995 fixant les dispositions générales relatives à la politique de l'environnement (ci-après : DABM), l'EIE d'un projet doit contenir une description des "solutions de remplacement raisonnables envisagées par le maître d'ouvrage (par exemple en termes de conception, de technologie, de localisation, de taille et d'échelle du projet) en rapport avec le projet proposé et ses caractéristiques spécifiques, ainsi qu'un exposé des principales raisons du choix de l'option retenue, y compris une comparaison des incidences sur l'environnement".

jurisprudence du Conseil d'Etat. Ainsi, par exemple, l'étude d'incidences n'explore pas les avantages environnementaux d'une solution alternative souvent évoquée, celle de l'allongement de la piste 25L de 900 mètres, ainsi que le taxiway. Avec un virage gauche à 700 pieds, les nuisances sonores seraient très sensiblement réduites. Le rejet de l'étude de cette alternative ne peut se justifier par le fait que la demande devrait comporter aussi un permis d'urbanisme dans ce cas. La recherche sérieuse de réduction des pollutions ne peut évidemment être écartée pour un prétexte d'autorisation supplémentaire à solliciter.

L'étude ENVISA publiée le 1er juin 2022 montre que cette mesure n'a d'effets positifs que lorsqu'elle est combinée à d'autres mesures. A cet égard, il est significatif que l'auteur de l'étude d'impact sur l'environnement ne prenne en compte les analyses et les conclusions de l'étude ENVISA à aucun moment de son étude.

1.3 Si l'objectif du projet actuel est réellement de se conformer à la réglementation en vigueur, alors le fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National devra être modifié afin que l'utilisation préférentielle des pistes soit respectée et que la violation des normes de bruit de la Région bruxelloise ne s'aggrave. Or, l'EIE reste d'un silence assourdissant sur ce point.

De plus, l'EIE n'aurait pas dû baser toute son évaluation des impacts de l'aéroport sur l'année 2019 - année au cours de laquelle les réglementations susmentionnées n'ont pas été respectées - pour justifier l'exploitation future de l'aéroport.

2. 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.
3. La législation flamande prévoit que les permis d'environnement peuvent être délivrés pour une durée indéterminée. Cela signifie donc que, si le permis d'environnement devait être octroyé en l'état de la demande, les conditions d'exploitation de l'aéroport ne seraient plus jamais réévaluées. 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 d'impact sur l'environnement soit d'octroyer uniquement un permis à l'essai le temps qu'une étude complète soit déposée.

4. Les nombreux jugements et arrêts rendus, constatant de nombreuses violations des normes de bruit, des conditions actuelles du permis d'environnement ou encore du droit à la santé, ne sont pas respectés, ce qui menace gravement l'état de droit.

A l'heure actuelle, l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles est déjà loin d'être conforme à la réglementation en vigueur en matière de bruit. L'arrêté du Gouvernement de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre les nuisances sonores dues

au trafic aérien et les normes du Vlare-II sont quotidiennement violés. Les opérations prévues dans la demande de permis violeront toujours les normes de bruit en vigueur. En effet, l'EIE précise que dans le scénario 2032, il y aura encore 12.721 "personnes potentiellement très gênées", telles que définies par le Vlare II (p. 6-99 EIE).

Ce n'est pas la seule réglementation violée à ce jour : les conditions du permis d'environnement actuel du 8 juillet 2004 ne sont pas non plus respectées, par exemple en ce qui concerne le nombre maximum de vols de nuit ou l'obligation de construire un mur antibruit complet.

5. La Commune subit depuis des années le bruit des avions, en particulier la nuit, alors que, pourtant, les recommandations de l'OMS de 2018 préconisent fortement que des mesures appropriées de réduction des nuisances sonores soient prises lorsque les niveaux sonores constatés dépassent les normes réglementaires.

Une augmentation de la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National est donc inconcevable. L'exploitation de celui-ci 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 temporaire, limitée et conditionnelle, peut être envisagée pour ne pas mettre en péril la survie économique de l'aéroport national.

6. L'étude n'envisage pas de solution pour réduire l'impact du bruit. Cependant, une alternative de mise en œuvre dans laquelle les vols de nuit sont limités ou même supprimés devrait être envisagée. Il est clair que les vols de nuit constituent une nuisance. Il conviendrait donc d'au moins prévoir la réduction ou la suppression de ces vols. Or, l'étude d'impact sur l'environnement se contente d'affirmer qu'il ne s'agit pas d'une option, sans citer d'arguments étayés.
7. Le rapport d'évaluation reconnaît que l'exploitation future de l'aéroport de Bruxelles-National entraînera des problèmes de bruit - étant donné l'ambition de l'opérateur d'augmenter le nombre de passagers, le volume de fret et les mouvements d'avions ainsi que de déployer des avions plus lourds - mais indique qu'il est possible de trouver des solutions à ces problèmes de bruit grâce au remplacement de la flotte.

Cependant, force est de constater que l'évaluation du bruit dans cette EIE est basée sur une hypothèse - à savoir le remplacement significatif de la flotte par des avions plus silencieux - qui ne peut être garantie avec certitude puisque (1) cela ne relève pas du ressort de l'opérateur lui-même mais des compagnies aériennes, (2) le mécanisme de tarification différenciée n'a pas prouvé son efficacité dans le passé et (3) le renouvellement de la flotte a déjà été promis dans le permis d'environnement de 2004 alors que l'exploitation de l'aéroport à ce jour ne respecte toujours pas les différentes normes en matière de bruit.

Par conséquent, à la lumière de l'ensemble des arguments invoqués ci-dessus, nous vous demandons, en votre qualité d'autorité pour examiner la demande de permis :

1. de constater le caractère incomplet du dossier et de l'étude d'impact sur l'environnement, et de solliciter en conséquence 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 de Woluwe-Saint-Lambert et s'agissant des solutions alternatives.
2. 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 ;
3. à tout le moins, de ne délivrer dans un premier temps qu'un permis à l'essai dans l'attente d'une étude complète d'impact sur l'environnement et moyennant le respect de conditions fixant des analyses à réaliser ainsi que des mesures provisoires destinées à aménager une situation acceptable pour les personnes survolées;
4. 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 ;
  - Reculer d'1 km ou plus la piste 25L vers l'est de manière à permettre les décollages par un virage à gauche sans survoler la Région de Bruxelles-Capitale ;
  - 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).

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre réclamation.

Veillez agréer, Madame la Ministre, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée,

Pour la Commune de Woluwe-Saint-Lambert  
08/01/2024

Patrick Lambert

Grégory Matgen

Olivier Maingain

Secrétaire communal

Échevin du développement durable  
– Environnement – Mobilité

Bourgmestre