

Nom/Naam : Prénom/Voornaam :

Adresse complète/Volledig adres : Code Postal/Postcode:

Localité/Plaats : E-mail :

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

En tant que citoyen belge résidant à Woluwe-Saint-Pierre, 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 non contrôlée 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).

Je veux que l'organisation du trafic aérien soit enfin respectée et contrôlée, car j'ai constaté que l'exploitation actuelle de l'aéroport pose problème à de multiples 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 jugements et que ce permis soit limité dans le temps à maximum 20 ans, et d'aucune façon illimité.**

** Arrêt de la Cour d'Appel du 17 mars 2005 ordonnant à l'État belge de mettre fin, sous peine d'astreinte, à l'usage abusif et intensif de cette piste 01 à l'atterrissage / 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 de l'Est de Bruxelles, dont Woluwe-Saint-Pierre, en raison de l'utilisation intensive du virage « gauche court » / Jugement du 31 juillet 2014 du Tribunal de Première instance de Bruxelles condamnant le double virage gauche / 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 ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 pendant la période allant de 23h00 à 7h00 [...] / Arrêt de la Cour d'Appel du 22 octobre 2022 condamnant l'État belge [...] estimant en outre excessive l'utilisation de la piste 01.*

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 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 220.000 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 et dans les accords précédents de 1988/1991
- BAC n'a pas construit de hall couvert d'essais pour les moteurs d'avions, alors que cela figurait dans son permis 2004 et dans les accords précédents de 1988/1989
- 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 ; de plus 1.500 atterrissages annuels sont recensés de nuit alors qu'ils ne possèdent aucun créneau horaire pour la nuit
- BAC ne respecte pas et ne fait pas respecter les niveaux individuels de bruit des avions, les QC surtout de nuit sont régulièrement transgressés
- 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 et ne maîtrise pas l'organisation d'un aéroport
- BAC ne communique pas avec les communes de Bruxelles et du Brabant wallon pourtant largement survolées
- BAC veut doubler le trafic cargo de 500.000 à 1.000.000 de tonnes sans aucune mesure d'accompagnement
- BAC continue à prétendre que son activité sera neutre en carbone en 2030, c'est FAUX c'est uniquement l'activité de ses bâtiments et certainement pas du trafic aérien à Bruxelles
- BAC veut un permis général et illimité dans le temps ce qui est inacceptable
- BAC refuse tout contrôle du permis actuel et toute forme d'audit de ses activités
- BAC refuse toute extension du réseau de sonomètres
- BAC refuse d'activer le fonds d'isolation et d'expropriation
- BAC refuse d'équiper toutes les pistes à l'identique en matière d'aides à la navigation

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 (QC 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 réseau de sonomètres soit doublé et entendu correctement sous les vrais couloirs aériens ;
- Le trafic cargo ne soit pas augmenté ;
- BAC soit dans l'obligation de construire à ses frais un hall couvert 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 ;
- Que BAC respecte et fasse respecter les normes de bruit bruxelloises
- Le futur permis soit limité dans le temps et contrôlé tout au long de sa période de validité ;
- Un mécanisme de sanction financière 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 ;

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>

- **Une étude épidémiologique soit réalisée afin d'analyser de manière scientifique l'impact réel du survol sur la santé des habitants**

Je marque mon opposition totale aux points suivants demandés également par la société privée Brussels Airport Company qui exploite les terminaux et l'aéroport :

- **NON** à toute amélioration de la capacité opérationnelle sur la piste 01/19, je suis contre le projet de construction de sorties à grande vitesse et d'aires d'attente
- **NON** à toute organisation des vols de nuit avec des avions de type Boeing 777 qui sont déjà interdits de vols chaque nuit, cet avion ne respecte pas les limites fédérales des niveaux de bruit (QC) et ne peut continuer illégalement à voler de nuit (avion opéré frauduleusement par AEROLOGIC DHL)
- **NON** aux 1.500 atterrissages annuels de nuit en retard qui arrivent sans disposer d'un créneau horaire de nuit, ces 1.500 atterrissages justement dénoncés par le coordinateur et le médiateur sont bien des vols en infraction
- **NON** au maintien des vols de nuit qui volent nos nuits car les aspects santé et pollution du trafic aérien ne sont jamais ni évalués ni pris en compte
- **OUI** au guidage satellitaire pour toutes les pistes de Bruxelles-National, avec un angle d'approche de 3.2°, une interception à 3000 pieds et des publications identiques pour toutes les pistes de Bruxelles-National y compris les pistes d'atterrissage 07 Right et 07 Left
- **OUI** à un mur anti-bruit complet autour de l'aéroport et à un hall couvert pour les essais de moteurs
- **OUI** à la transparence de toutes les informations et des processus décisionnels
- **OUI** à l'élimination de tous les avions anciens, vieux, polluants et bruyants

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,

Betreft: Klacht betreffende de aanvraag van Brussels Airport Company voor een nieuwe omgevingsvergunning voor 2024

Als Belgisch burger wonende in Sint-Pieters-Woluwe, gestoord door overvliegende vliegtuigen van en naar de luchthaven van Brussel, 's nachts gewekt door het luchtverkeer, gestoord door de ongecontroleerde groei van het luchtverkeer rond mijn wijk, mijn stad en mijn Gewest, reageer ik hierbij op uw vraag met het oog op de hernieuwing van de omgevingsvergunning MER die in juli 2004 werd afgeleverd aan de privémaatschappij "BAC"- (Brussels Airport Company van Dhr. Feist).

Ik wil dat de organisatie van het luchtverkeer eindelijk wordt gerespecteerd en gecontroleerd, omdat ik gemerkt heb dat de huidige werking van de luchthaven op veel niveaus problemen oplevert.

1. Veroordeling van de Belgische staat

De toekomstige uitbating van de luchthaven moet overwogen worden op basis van de huidige uitbating. Deze is getroffen door verschillende vonnissen* die de Belgische staat niet uitvoert en waarvoor hij zware dwangsommen heeft betaald tot de plafonds zijn bereikt. **Ik vraag dat de nieuwe omgevingsvergunning van de luchthaven absoluut een bevredigend antwoord geeft op deze vonnissen.**

* Arrest van het Hof van Beroep van 17 maart 2005 waarbij de Belgische Staat op straffe van een dwangsom wordt gelast een einde te maken aan het misbruik en het intensieve gebruik van baan 01 voor landingen / Arrest van het Hof van Beroep van 9 juni 2005 waarbij wordt gelast een einde te maken aan het intensieve overvliegen van dichtbevolkte wijken in het oosten van Brussel, waaronder Sint-Pieters-Woluwe, als gevolg van het intensieve gebruik van de "korte bocht naar links" / Arrest van 31 juli 2014 van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel tot veroordeling van de dubbele bocht naar links / Ordonnantie van 19 juli 2017 van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel waarbij de Belgische Staat werd gelast de gebruiksvoorwaarden te wijzigen van de ringweg en de luchtroute gebruikt voor landingen op baan 01 tijdens de periode van 23u00 tot 7u00 [...] Arrest van het Hof van Beroep van 22 oktober 2022 waarbij de Belgische Staat wordt veroordeeld [...], eveneens oordelend dat het gebruik van baan 01 buitensporig is.

2. Verbod op nachtvluchten

Veel Europese luchthavens schorten hun activiteiten 's nachts volledig op om de gezondheid van de buurtbewoners niet langer in gevaar te brengen. Brussels Airport moet ook een einde maken aan de nachtvluchten tussen 22u en 7u. **Ik vraag dat het verbod op nachtvluchten een integraal onderdeel wordt van de toekomstige omgevingsvergunning.**

3. Aantal bewegingen per jaar

De luchthaven zoals die nu uitgebraat wordt, is een zware beproeving voor de honderdduizenden mensen die in de buurt wonen. **Ik vraag dat de toekomstige omgevingsvergunning van de luchthaven het aantal vliegbewegingen beperkt tot 220.000 per jaar.** Er kan geen sprake van zijn om de capaciteit van de luchthaven verder uit te breiden aangezien dat de veroorzaakte overlast al ondraaglijk is.

4. Talrijke overtredingen van de luchtvaartregelgeving

Wat de omgevingsvergunning van 2004 betreft:

- BAC heeft geen geluidswerende muur gebouwd, hoewel dit was opgenomen in de vergunning van 2004.
- BAC heeft geen testruimte voor vliegtuigmotoren gebouwd, hoewel dit was opgenomen in de vergunning van 2004:
- De BAC-exploitant houdt zich niet aan het jaarlijkse totaal van nachtvluchten en verwacht het aantal daadwerkelijk berekende vluchten met het aantal toegestane tijdslots;
- BAC respecteert of handhaaft geen individuele geluidsniveaus van vliegtuigen, QC's vooral 's nachts
- BAC respecteert geen gerechtelijke uitspraken die uitvoerbaar zijn en waartegen geen beroep of cassatie meer mogelijk is.
- BAC heeft geen goed communicatie- of informatiebeleid
- BAC communiceert niet met de gemeenten van Brussel en Waals-Brabant, ondanks het feit dat ze op grote schaal worden overvlogen.
- BAC wil vrachtverkeer verdubbelen van 500.000 naar 1.000.000 ton zonder begeleidende maatregelen

Op basis van deze feiten, die perfect zijn waargenomen en onbetwistbaar zijn, vraag ik aan de Vlaamse Regering dat:

- Een evaluatie van de correcte uitvoering van de huidige vergunning, die bijna afloopt, wordt uitgevoerd;
- Het individuele geluidsniveau van elk vliegtuig (QC) overdag wordt verminderd om tot een redelijk en aanvaardbaar niveau te komen (8/14.3);
- Er rekening wordt gehouden met de aanbevelingen die het meest geschikt zijn om de geluidshinder te verminderen en die zijn opgenomen in de "ENVISA"-effectenstudie², die de Belgische Staat op grond van de ordonnantie van 19 juli 2017 heeft moeten uitvoeren;
- Er een lage-emissiezone wordt ingevoerd, zodat alleen geluidsarme en uiteindelijk koolstofarme vliegtuigen gebruik mogen maken van de luchthaven;

² Eindstudie over de milieu-impact van de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal op het vlak van geluid
ENVISA - zoek op "ENVISA" op <https://mobilit.belgium.be/nl/publications>

- Het netwerk van geluidsniveaumeters verdubbeld wordt en correct gehoord wordt onder de echte luchtgangen;
- Het vrachtverkeer niet toeneemt;
- BAC verplicht wordt om op eigen kosten een testruimte voor vliegtuigmotoren te bouwen;
- Alle internationale, Belgische of regionale wetgeving die van toepassing is op BAC, door BAC wordt gerespecteerd en strikt wordt toegepast;
- De toekomstige vergunning beperkt wordt in de tijd en gedurende de hele geldigheidsperiode wordt gecontroleerd;
- Een financieel sanctiemechanisme ingesteld wordt in het geval van de niet-naleving van de voorwaarden van de toekomstige omgevingsvergunning. Die sancties moeten een fonds spijzen, met name om voor al de betrokken gewesten oplossingen te financieren voor het isoleren van gebouwen die door vliegtuigen worden overvlogen;
- Een monitoring van de blootstelling van de bevolking aan lawaai in brutocijfers en volgens de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (oktober 2018) wordt uitgevoerd en dat de gezondheids- en milieukosten geëvalueerd worden;
- Een epidemiologische studie wordt uitgevoerd om de daadwerkelijke gevolgen van het vliegverkeer voor de gezondheid van de bewoners op wetenschappelijke wijze te onderzoeken.

Ik verzoek u om mijn brief op te nemen in de klachten die u zult ontvangen en om hem op te nemen in de lijst met reacties die u zult ontvangen.

Met de meeste hoogachting,