**RESUME DE LA RECLAMATION**

**I. ANTÉCÉDENTS**

**I.1. Configuration des pistes et trajectoires de vol à Brussels Airport Zaventem**

1. L'aéroport de Brussels Airport Zaventem dispose de 3 pistes, qui peuvent être utilisées dans les deux directions.

La piste 01 est aujourd'hui excessivement utilisée pour les atterrissages, ce qui entraîne beaucoup de risques de sécurité et de nuisance sonores. Cependant, cette piste ne peut pas être utilisée de manière préférentielle.

**I.2. Vols au-dessus du territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre**

1. Les avions survolant le territoire de la commune sont principalement:
* Les vols ascendants de la piste 25R qui tournent à gauche après le décollage;
* Les vols en descente sur la piste 01;
* Les vols ascendants de la piste 19;

Le virage gauche au départ de la piste 25R est souvent utilisé au petit matin, entre 6h et 7h. La piste 01/19 est fréquemment utilisé, également pendant la nuit, et malgré le fait que la piste 01 ne peut être utilisée qu’à titre subsidiaire. L'État belge a été condamné pour cette raison par le Tribunal de Première Instance de Bruxelles en 2017 et aussi une fois encore le 22/12/2023.

1. En raison de ces mouvements, les habitants de la commune de Woluwe-Saint-Pierre subissent des nuisances sonores excessives.

Toutes ces observations sont illustrées par des chiffres dans la réclamation.

**I.3. Pollution sonore et impact sur la santé**

1. La fréquence élevée des vols au-dessus du territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre provoque bien évidemment des nuisances sonores à l'égard des habitants de la commune.

Se référant aux résultats de mesure de *Webnoise*, la réclamation démontre que les niveaux de bruit observés sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre dépassent systématiquement et largement les seuils de bruit recommandés par le WHO (45 dB le jour - 40 dB la nuit) avec les risques sanitaires qui en découlent.

**II. LES OBJECTIONS**

**II. 1 L'établissement provoque des nuisances et des risques inacceptables**

1. Lors de l'évaluation de la demande de permis, il ne faut pas seulement tenir compte des normes sectorielles spécifiques (y compris celles relatives au bruit) qui s'appliquent à l'aéroport. Comme pour tous les permis d'exploitation, l'autorité doit également vérifier que l'exploitation de l’établissement ne provoque pas de nuisances et de risques inacceptables.

Il incombe donc à l'exploitant de s'assurer qu'il peut fonctionner sans ces nuisances et ces risques inacceptables. De même, pendant l'exploitation, il a l'obligation de prévenir les dommages et les nuisances pour les personnes et l'environnement.

1. Il est clair que cet établissement présente des nuisances et des risques inacceptables. Cependant, l'exploitant ne fait rien pour y remédier, mais renvoie systématiquement à d'autres parties (le gouvernement fédéral, Skeyes, etc.) qui seraient compétentes pour traiter ce problème. Cependant, nous démontrons que si l'exploitant peut prendre des mesures, il ne le fait tout simplement pas et ne les examine même pas.

Par exemple, l'exploitant n'a pas cherché à savoir si l'exclusion des vols de nuit ne serait pas une possibilité de réduire les nuisances et les risques. Le Bond Beter Leefmilieu a étudié cette question et il s'est avéré que c'était finalement possible.

L'étude ENVISA démontre que des interventions au niveau des infrastructures pourraient aussi permettre de réduire les nuisances sonores. Il s'agit d'interventions sur les pistes et les voies de circulation (comme par exemple, l’allongement de la piste 25L) et sur l'équipement (par exemple via l'ajout d'un système ILS sur certaines pistes). Cependant, l'exploitant ne procède pas à ces interventions. Il ne les a même pas fait examiner dans le projet-RIE.

En plus, l'exploitant veut transporter encore plus de personnes et de marchandises. Ce faisant, il commet l'erreur fondamentale de croire qu'il suffirait que les nuisances diminuent par rapport à aujourd'hui. Or, ce n'est pas le cas. Les nuisances et les risques inacceptables - dont les récentes découvertes scientifiques démontrent qu'ils sont bien plus importants qu'on ne le supposait - doivent être réduites de toute urgence. Il n'est donc pas possible de combler la marge créée par des avions plus silencieux en transportant davantage. De plus, la diminution annoncée des nuisances est relative, car la situation de la commune de Woluwe-Saint-Pierre ne semble pas s'améliorer de manière univoque.

En outre, plusieurs décisions de justice ont obligé l'Etat belge à prendre des mesures contre les nuisances sonores. Au même temps, cette demande de permis ne contient aucune mesure visant à atténuer la pollution sonore. Il est interdit à l'exécutif d'accorder un permis qui n'est que la continuation de ces violations, étant donné le devoir constitutionnel de coopération de l'exécutif avec les jugements du pouvoir judiciaire.

Le permis doit donc être refusé dans son intégralité.

**II.2. L'application entraîne une quantité inacceptable de dépôts d'azote dans la réserve naturelle**

A. Évaluation appropriée (Natura 2000)

1. L'exploitant souhaite invoquer l'Approche Programmatique de l’Azote proposée par le gouvernement flamand. Cependant, nous démontrons que cette approche est incompatible avec la législation européenne. Par conséquent, le permis ne peut pas être accordé.

B. Évaluation renforcée de la nature (zone VEN)

1. L'opération a un impact négatif non seulement sur les zones protégées européennes (Natura 2000), mais aussi sur le réseau écologique flamand. Cet impact est trop important et n'est pas suffisamment examiné dans la demande. Pour cette raison, le permis doit être refusé.

**III. EN SUBALTERNE: NÉCESSITÉ DE CONDITIONS DE PERMIS SPÉCIFIQUES STRICTES/ MESURES D'ACCOMPAGNEMENT**

Même si le permis est accordé - ce qui n'est vraiment pas possible - des conditions importantes et strictes doivent être imposées. Ces conditions ne doivent certainement pas être moins strictes qu'aujourd'hui. Il s'agit de:

**III.1. L’interdiction des vols de nuit**

* Interdiction des vols de nuit entre 22h et 7h.
* Au minimum, la condition spécifique existante limitant 16.000 vols pendant la nuit devrait être modifiée de manière à ce que la nuit s'applique de 23 heures à 7 heures (et non plus de 23 heures à 6 heures).

**III.2. Une limitation du nombre maximal de mouvements aériens et interdiction d'augmenter le trafic cargo**

* Limitation du nombre maximal de mouvements aériens à 220.000 par an.
* Interdiction d'augmenter le trafic cargo.

**III.3. L’imposition de modifications de l'infrastructure aéroportuaire / permis temporaire**

* Si le permis est accordé, l'exploitant doit être obligé d'apporter à court terme des améliorations significatives à l'infrastructure afin de réduire la pollution sonore.
* Seul un permis temporaire peut être accordé.

**III.4. Des calculs plus réalistes de l'impact sonore**

* La manière dont l'exploitant calcule l'impact sonore annuel doit être mise à jour pour tenir compte des preuves scientifiques récentes démontrant que l'impact est beaucoup plus élevé qu’estimé.

**III.5. Autres conditions spécifiques**

* Réduction supplémentaire du niveau de bruit de chaque avion (Quota Count).
* Imposer que la modernisation annoncée de la flotte d'avions se concrétise.
* Une régime qui permettra de réduire le nombre d'avions polluants utilisant l'aéroport.