

Intervention d'Evelyne Huytebroeck – Cadastre bruit des avions

Bonjour à toutes et à tous,

Le cadastre que j'ai eu le plaisir de présenter, ce mercredi 14 novembre 2007, est le fruit d'un long travail réalisé par Bruxelles Environnement et la société WÖLFEL. Il évalue le niveau des nuisances sonores en région bruxelloise causées par l'activité de l'aéroport de Bruxelles National pour l'année 2006. Il s'agit du second cadastre du genre, le premier ayant été réalisé en 2004. Ce faisant, la Région Bruxelloise se dote d'une part d'un outil objectif lui permettant une analyse incontestable de la situation réelle, et répond d'autre part à une exigence de la Commission Européenne à laquelle les Régions sont également tenues.

1. Objectifs du cadastre

En déposant aujourd'hui ce second cadastre, mes objectifs sont :

- de fournir un outil qui objective les nuisances sonores réellement subies par les Bruxellois afin que le Gouvernement Fédéral en cours de formation dispose de toutes les informations nécessaires avant de prendre une bonne décision qui tienne compte des territoires densément peuplés ;
- de permettre de suivre dans le temps l'évolution des nuisances sonores subies par les bruxelloises et les bruxellois;

2.Méthode

Ce rapport se base sur les données de trafic fournies par The Brussels Airport Company (ex- BIAC) et par BELGOCONTROL.

Pour chaque route aérienne, il est en effet nécessaire de disposer :

- des données de flux de trafic : les données utilisées sont représentatives de l'année 2006 ;
- des données de composition du trafic (répartition entre les différents types d'avions selon leurs caractéristiques acoustiques : Boeing 747, Boeing 737, Airbus 320, etc)

A ces données s'ajoutent les routes aériennes décrites sur la base des AIP (*Aeronautical Airport Procedure*). Les AIP décrivent les procédures standards qui doivent être suivies par les pilotes.

Ces procédures ne sont cependant pas toujours scrupuleusement respectées. En effet, la navigation est plus ou moins précise selon les équipements de navigation au sol et dans les avions (balises). De plus, la masse au décollage d'un avion varie d'un décollage à l'autre et de ce fait, les réglages de poussées ne sont pas les mêmes pour chaque vol. Enfin, les conditions météorologiques peuvent également modifier la trajectoire ainsi que les manœuvres indiquées par l'opérateur à la tour de contrôle pour garantir les distances spatiales et temporelles entre les avions permettant d'assurer à la fois la sécurité et un flux de trafic régulier.

Considérant les différences observées entre les routes théoriques et la réalité volée, il s'est avéré nécessaire de corriger le tracé théorique original (AIP) en fonction des

observations radar. **C'est la grande nouveauté de ce cadastre 2006** : les tracés théoriques originaux (AIP) sont corrigés en fonction des observations radar. Ceci permet d'accroître très sensiblement la précision du modèle et de ses résultats.

Comme en 2004, la méthode utilisée permet d'analyser les différents aspects des nuisances:

- par tranche horaire;
- par localisation géographique;
- par type d'avion;
- par seuil de gêne (gêne diffuse, gêne immédiate);
- par route aérienne.

L'outil envisage donc l'ensemble des paramètres qui, lorsqu'ils se recoupent, provoquent des nuisances plus ou moins fortes pour les populations survolées.

Le cadastre 2006 a gagné en précision.

3. Résultats 2006

A. Impact des mouvements d'avions sur la Région de Bruxelles-Capitale

Sur une période globale de 24 heures :

- Les 2/3 du territoire bruxellois subissent l'influence des activités de l'aéroport.
- Les niveaux sonores supérieurs à 55dB(A), seuil à partir duquel le bruit est susceptible de nuire à la santé, sont atteints dans les communes proches de l'aéroport
- Les routes au départ de la 25R sont les sources principales de nuisances
- Le week-end, on observe une augmentation du territoire exposé à un niveau de bruit Lden supérieur à 55dB(A).

La nuit du week-end

- le week-end, pendant la période nuit (23-7h), une nette augmentation du territoire exposé à un niveau de bruit Ln supérieur à 45dB(A) est observée. Ce seuil de 45 dB (A) est le niveau de bruit à partir duquel des perturbations du sommeil peuvent apparaître.

B. Impact des mouvements d'avions sur la population bruxelloise

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. La population bruxelloise continue à payer un lourd tribut aux activités aéroportuaires de l'Aéroport National.

En effet :

- Sur une **période globale** de 24 heures (Lden) : Environ **123.251** personnes (soit 12,6% de la population bruxelloise) ont été exposées à des niveaux supérieurs à 55dB(A), seuil à partir duquel le bruit est susceptible de nuire à la santé
- La **nuit** (Ln) : **267.027** habitants (soit plus de 27,3% de la population bruxelloise) ont été exposés à des niveaux supérieurs à 45dB(A), seuil à partir duquel des perturbations du sommeil peuvent apparaître
- Environ 33.000 personnes sont exposées plus d'une fois par nuit à un passage d'avion supérieur à 70dB(A), dont environ 2.000 personnes plus de 5 fois par nuit ;
- Le week-end, 12 % de la population bruxelloise est exposée à **5 à 10 dépassements**

du seuil de **70 dB(A)** en 24 heures

4. Comparaison Cadastres 2004/2006

Avant de procéder à la comparaison des cadastres 2004 et 2006, **il est indispensable de rappeler que le cadastre 2006 se base sur les données précises des traces radar.**

En 2004 (premier cadastre), ces données n'étaient pas disponibles et seules les routes théoriques (AIP) avaient pu être utilisées pour établir le cadastre du bruit aérien.

Afin de pouvoir comparer les cadastres 2004 et 2006, il a donc fallu utiliser la même méthodologie qu'en 2004, c'est-à-dire celle basée sur les procédures de vol théoriques

Cet exercice permet la comparaison et la détermination des tendances à la hausse ou à la baisse qui en découlent.

Moyennant cette remarque méthodologique, deux conclusions majeures peuvent être tirées lorsque l'on compare les données 2004 et 2006 :

-Sur une période moyenne de 24h, la tendance générale est à une augmentation en terme de niveaux sonores ainsi qu'en terme de surface exposée. Globalement, les zones correspondant aux niveaux supérieurs à 55dB(A) se sont allongées vers le centre. **La population touchée par des niveaux de bruit supérieurs à 55dB(A) a augmenté entre 2004 et 2006 de 6 %**

-La nuit, la population exposée à des niveaux de bruit supérieurs à 45dB(A) a augmenté entre 2004 et 2006 de 28%

5. Conclusions

Les résultats mettent en évidence une large exposition de la population bruxelloise aux nuisances sonores générées par le trafic aérien. Cette exposition, qui était déjà bien au-delà des seuils admissibles en 2004 si l'on prend en compte la densité de territoire bruxellois, va malheureusement encore crescendo depuis deux ans, en particulier la nuit. Sur l'année 2006, on observe que les week-ends et les nuits (propices au repos) sont les périodes où les nuisances sont les plus importantes.

Ce cadastre 2006 doit être appréhendé comme un outil à disposition du Gouvernement Fédéral et de celles et ceux qui demain devront négocier et régler cette question urgente dans un souci, je le répète, constructif. A l'image de la Région Bruxelloise, qui a déposé des propositions réalistes afin de résoudre la délicate question de l'équilibre entre développement économique de l'aéroport et qualité de vie des personnes survolées..

Néanmoins, rester constructif ne suffit plus aujourd'hui. Ce cadastre autant que les nombreux recours juridiques le démontrent à suffisance : le prochain Gouvernement fédéral, dont c'est la responsabilité, doit absolument trouver une solution pour l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National, de ses travailleurs, et pour l'ensemble de ses riverains.

Les conclusions de ce document sont une preuve supplémentaire de l'impérieuse nécessité de doter le pays d'un Gouvernement.

Le temps des atermoiements est aujourd'hui révolu !

Evelyne Huytebroeck

Ministre bruxelloise de l'Environnement et de l'Energie

- Annexes 1 -

**Nuisances sonores : Comparaison des population exposées sur base
des routes théoriques (AIP)**

Lden – 24h (>55 dB)

	2004	2006	Tendance
AIP	233.000	246.000	+ 6%
Radars	-	123.000	-

Lday (>55 dB) – jour 07h à 19h

	2004	2006	Tendance
AIP	160.000	145.000	- 9%
Radars	-	64.000	-

Levening (>55 dB) – soir 19h à 23h

	2004	2006	Tendance
AIP	156.000	123.000	- 21%
Radars	-	53.000	-

Lnight (>45dB) – nuit 23h à 07h

	2004	2006	Tendance
AIP	278.000	356.000	+ 28 %
Radars	-	123.000	-