

Vlaamse Overheid
Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer,
Milieu & Gezondheid
Dienst Milieuhinder, lokaal 7.P.43
Koning Albert II-laan, 20 bus 8
1000 Brussel

14 janvier 2016

Concerne : étude d'incidence sur les nuisances sonores à Bruxelles National.
(Réf. http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn/openbaar-onderzoek-geluidsactieplannen/NAP2_Brussel_Nationaal_20151023.pdf)

Madame, Monsieur,

Par la présente, nous souhaitons réagir à l'étude d'incidence lancée par la Région flamande au sujet des nuisances engendrées par les décollages et les atterrissages en provenance de l'aéroport de Bruxelles National.

Les principaux facteurs à prendre en compte pour obtenir une bonne évaluation de la gêne subie par les habitants lors des survols d'avions sont :

- nombre de mouvements d'avions effectivement en survol de la zone d'habitation
- nombre de couloirs ou procédures aériennes qui survolent cette zone d'habitation
- nombre effectif de personnes habitantes ou résidentes dans cette zone d'habitation

Sur base de ces éléments quantitatifs, il s'avère que certaines communes bruxelloises ainsi que les communes de sa périphérie Est sont plus que toute autre zone située autour de l'aéroport, les plus intensément exposées aux survols d'avions et aux nuisances ressenties.

En effet, bien que n'étant pas directement voisines du site aéroportuaire de Zaventem, ces communes communément appelées "Oostrand" subissent les survols directs (départs et arrivées) depuis 4 pistes différentes de Zaventem, ce qui représente un cas unique autour de l'aéroport :

- les décollages de jour avec le virage à gauche depuis la piste 25R
- les décollages potentiels de jour et de nuit avec le virage à gauche depuis la piste 25L
- les décollages depuis la piste 19
- tous les atterrissages vers la piste 01

Les départs par la piste 25R virage gauche posent un problème de concentration extrême pour les communes d'Evere, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem, Wezembeek-Oppem et Tervuren.

Cette concentration est nettement moindre pour les départs 25R virage droite où la répartition se fait sur plusieurs couloirs différents !

Contrairement aux atterrissages par les 2 pistes 25, pour les atterrissages par la piste 01 - l'axe d'approche étant unique – tous les avions se présentent alignés à la verticale au-dessus des zones résidentielles des communes de l'Oostrand ainsi que plusieurs communes du Brabant Wallon, dont principalement Waterloo. Outre les niveaux de bruit particulièrement élevés constatés, il faut tenir compte aussi de la fréquence des survols à savoir le nombre important d'avions (plus de 300 / 24 h en moyenne) qui atterrissent sur cette piste à très basse altitude, sans limitation, aussi bien de jour que de nuit !

Rappelons que le nombre de mouvements de nuit est limité à 16.000, MAIS dont 5000 décollages contre 11.000 atterrissages. Alors que les atterrissages par les pistes 25 se font par des couloirs non-urbanisés en survolant des zones toujours définies au Plan de Secteur comme "zone non-aedificandi", ce qui n'est pas du tout le cas pour la 01.

Constatons également que l'abaissement et le non-respect des valeurs des composantes de vent – donc des normes de vent - ont eu comme effet direct de diminuer fortement l'utilisation des meilleures pistes préférentielles 25R/L et de rabattre une partie importante du trafic, principalement à l'atterrissement sur la courte et moins bien équipée piste 01.

Nous émettons de sérieuses réserves quant aux contours de bruit repris sur les cartes : ces contours sont tellement proches de l'aéroport qu'ils réduisent nettement le nombre de personnes impactées par les nuisances sonores. En comparant les contours rouge (2000) et bleu (2014) de la fig. 9 p. 30, parag. 5.2 par exemple, on pourrait croire que les nuisances sonores ont diminué de moitié, ce qui n'est pas le cas en réalité.

Nous pensons aussi que la mesure L_{den} (moyenne pondérée sur toute la journée incluant la nuit) et L_{night} (moyenne sur la nuit) ne sont que des indications parmi d'autres. Du propre aveu de Brussels Airport (geluidskaarten / disclaimer), les « contours de bruit » ne donnent pas d'informations spécifiques quant à la situation sonore au niveau local.

Il est par ailleurs assez stupéfiant de constater que la Région flamande ne dispose pas encore de normes de bruit relatives aux nuisances causées par les avions, alors qu'il en existe pour les concerts, pour les salles de cinéma... L'étude d'incidence pointe pourtant du doigt les conséquences particulièrement graves et néfastes du bruit sur la santé des citoyens !

Nous tenons également à vous signaler que certains chiffres publiés aux pages 15 et 58 pourraient prêter à confusion :

- en page 15, vous mentionnez pour l'année 16.187 mouvements entre 23h00 et 06h00 (le plafond des 16.000 est dépassé... !)
- en page 58, vous mentionnez pour la même année 15.746 « nachtslots ». Certains mouvements sont donc « hors quota », mais cette différence risque d'être une source de discussion si elle devait devenir plus importante.

En page 61, vous mentionnez les normes de vent qui sont- en théorie - d'application, dont 7 nœuds pour les pistes reprises dans le PRS (pistes préférentielles). Or, nous constatons très souvent que ces normes ne sont absolument pas respectées.

Les normes de 8 nœuds sur les pistes 25R/L ont été en vigueur à Zaventem pendant plus de 30 ans, sans aucun problème et elles le sont toujours à Charleroi ainsi que pour toute une série d'aéroports européens.

A noter également que les atterrissages en piste 01 se font aussi bien par vent de Nord que par vent d'Est là où la logique aéronautique impose clairement qu'elle ne serve que par vent de Nord, et que les pistes 07 le soient par vent d'Est.

En ce qui concerne l'isolation acoustique, mentionnée à plusieurs endroits au chapitre 11, nous pensons que ce n'est pas une bonne solution structurelle. Elle ne fait que donner l'illusion que l'on peut de cette façon résoudre le problème. Mieux vaut prévenir que guérir... L'isolation n'est pas efficace pour ceux qui souhaitent utiliser leur terrasse, ou profiter de leur balcon, éventuellement de leur jardin ; si elle est poussée, elle n'a de sens que lorsqu'un système de ventilation adéquat est prévu, ce qui n'est pas toujours possible sans rénovation lourde et coûteuse.

En guise de conclusion, nous estimons que cette étude d'incidence sous-évalue sérieusement les nuisances sonores causées par les opérations de l'aéroport national, et de ce fait laisse la porte grande ouverte à un accroissement débridé des activités aéroportuaires.

Nous sommes bien évidemment conscients de l'impact économique de l'aéroport, mais nous insistons sur l'importance de tenir compte de la proximité de la zone la plus densément peuplée du pays.

Nous vous remercions d'avance de l'attention que vous voudrez réservé à la présente,

Bien cordialement,

ASBL UBCNA-BUTV VZW
Brussels, 2016-01-14