

"9.000 riverains de Brussels Airport soumis à des nuisances insupportables"

18 janvier 2018 14:32

Philippe Lawson

D'après des professeurs d'université, 9.000 riverains de Brussels Airport sont soumis à des nuisances supérieures à 55 décibels la nuit. Ils reprochent à Bruxelles une mauvaise approche du dossier du survol de la capitale.

Voici un nouvel élément à verser au dossier du survol de Bruxelles et la problématique des nuisances sonores, liées à l'activité de Brussels Airport. Dans un ouvrage sur le bruit des avions en Belgique, Jean-Louis Migeot et Jean-Pierre Coyette, respectivement professeur d'acoustique à l'Université libre de Bruxelles (ULB) et professeur de dynamique des structures à l'Université catholique de Louvain (UCL) critiquent **la gestion des nuisances sonores** à Bruxelles.

Pour eux, les autorités bruxelloises ont pris le dossier **à l'envers**. Elles ont aussi **utilisé de mauvais indicateurs** pour élaborer l'arrêté sur le survol de la capitale. "D'habitude, on s'entend sur les scénarios d'exploitation d'un aéroport avant de prendre des mesures de restriction, de fixer les trajectoires et de prendre des mesures d'accompagnement au profit des riverains; et ceci dans le cadre d'une approche équilibrée (OACI, etc.). Ici, Bruxelles a fait les choses à l'envers et a pris des indicateurs qu'on n'utilise nulle part ailleurs dans le monde ou très peu pour délimiter ses zones, ce qui rend difficile la comparaison des niveaux limites avec les mesures LAmax (niveau maximum) et Lden (quantité de bruit sur une journée: Level-Day-Evening-Night, ndlr)", explique Jean-Pierre Coyette.

"La délimitation des zones bruxelloises par des arcs de cercle concentriques donne l'illusion que l'activité aéroportuaire de Brussels Airport se réduit à une source ponctuelle unique et omnidirectionnelle. Il y a une **incohérence** dans leur approche du dossier", poursuit l'homme qui a été 15 années durant membre et vice-président de l'Autorité (indépendante) de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne.

En rapportant les nuisances de Brussels Airport à des indicateurs communément utilisés sur d'autres plateformes aéroportuaires, les auteurs ont par ailleurs estimé que le nombre de riverains subissant des nuisances sonores supérieures à 55 décibels/dB la nuit était de **9.000 personnes**. La priorité: proposer une isolation acoustique pour leur habitation ou un programme de rachat des maisons.

De quels riverains parle-t-on? Ils sont principalement situés dans des communes flamandes: Machelen, Steenokkerzeel, Kampenhout.

Pourtant, si on appliquait la réglementation flamande, le nombre de riverains victimes de ces nuisances grimperait à 161.524 habitants (102.923 en Flandre et 58.601 à Bruxelles). Et pour cause, le niveau des nuisances n'est plus fixé à 55 décibels/dB mais à 45 dB.

Notons par ailleurs que le rapport annuel 2016 sur les contours de bruit énonçait que près de 15.000 riverains étaient "potentiellement très gênés" par l'aéroport.

Quelle solution?

Jean-Louis Migeot affirme que l'Etat fédéral a été **au bout de ce qu'il peut faire** en matière de restrictions pour encadrer l'exploitation de l'aéroport national. "La solution du dossier n'est pas liée à un problème technique. Le dossier est bloqué pour **des questions institutionnelles**: la Flandre bénéficie économiquement de l'aéroport, mais ne supporte qu'une partie infime des nuisances. Ce qui me surprend dans ce dossier, c'est l'approche. On semble miser sur une dispersion alors que la démarche judicieuse adoptée dans les autres aéroports est de prendre des mesures pour **restreindre le plus possible** l'impact de l'activité aéroportuaire au sol de manière à réduire le nombre de personnes touchées par les nuisances sonores. Ainsi, on peut prendre des mesures concrètes comme des expropriations ou l'isolation complète et de bonne qualité".

Il confirme que la solution passe par un accord entre trois niveaux de pouvoir (Fédéral, Flandre, Bruxelles). "Il faut une politique d'utilisation des pistes la plus adéquate, des procédures de vols les plus adéquates afin d'impacter le moins de riverains possible. Mais le dossier est devenu un élément du jeu politique et communautaire. Il est aujourd'hui difficile à débloquer."

Dans leur livre les auteurs insistent enfin sur le fait que Bruxelles-National ne répond à **aucun des critères** assurant un équilibre entre le développement économique et une qualité de vie pour les riverains d'un aéroport. La règle des 5 "c":

- **Concentration**: déterminer des trajectoires de vols aussi précises et concentrées que possible
- **Compensation**: mécanismes de rachat d'immeubles ou d'isolation clairs et équitables avec un degré d'appel
- **Communication**: informer la population de manière transparente
- **Contrôle et sanction**: mise en place de sanctions financières dissuasives pour encourager un comportement responsable de la part des compagnies aériennes et des pilotes
- **Continuité**: politique de gestion des nuisances stable dans le temps pour permettre à chacun de prendre ses décisions en connaissance de cause

Source: L'Echo

Copyright L'Echo