

Mesures pour la lutte contre les problèmes de santé dus au trafic aérien de Brussels Airport

Bruxelles, le 13 juillet 2023

Aux membres du gouvernement fédéral du Royaume de Belgique

Copie aux gouvernement, parlement et bourgmestres bruxellois, à la société civile et aux médias

Monsieur le Premier ministre,

Mesdames, Messieurs les Vice-Premiers ministres,

Mesdames, Messieurs les Ministres,

Nous vous écrivons au nom des associations d'habitants et associations écologiques situées dans les environs de l'aéroport de Bruxelles-National en région bruxelloise afin de vous demander de prendre des mesures pour remédier aux dommages sanitaires causés par le trafic aérien à l'aéroport de Bruxelles.

Graves problèmes de santé chez des centaines de milliers de riverains

Plateforme de concertation sur les nuisances liées à l'aéroport de Bruxelles-National

Rétablir l'équilibre entre santé et économie

Revendication 1 : Suppression progressive des vols de nuit

Revendication 2 : Plafonnement absolu du nombre de mouvements de vol

Revendication 3 : Quota Count (QC) & zone de basses émissions en l'air

Revendication 4 : Considérations en matière de bruit et de fréquence de survols

Les aéroports étrangers nous indiquent le bon chemin

Conclusion

Graves problèmes de santé chez des centaines de milliers de riverains

Ensemble nous représentons les intérêts des centaines de milliers de riverains qui sont durement touchés par la pollution (acoustique et de l'air) causée par le trafic aérien au départ et à l'arrivée de Brussels Airport. Le bruit des avions conduit à de graves problèmes de santé, tant chez ceux

qui vivent et travaillent à proximité de l'aéroport que chez les enfants dans les crèches et les écoles et ceux qui vivent et travaillent sous des trajectoires de vol excessivement fréquentées. Ces personnes souffrent d'insomnie, de stress et de dépression. On constate également et surtout une augmentation du nombre de patients souffrant d'hypertension artérielle, de crises cardiaques et de thromboses cérébrales; pathologies qui peuvent mener au décès. La situation peut également mener à des déficiences cognitives. Les [Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne](#), édictées par l'Organisation Mondiale de la Santé, confirment que ces effets se manifestent graduellement et s'aggravent à mesure que le niveau sonore et la fréquence d'exposition augmentent.¹

Le bureau d'étude ENV-ISA a [mis en évidence](#) pour la première fois l'ampleur des problèmes de santé dus au trafic aérien de Brussels Airport. Les résultats sont stupéfiants :

- plus de 200 000 riverains sont fortement incommodés par le bruit aérien.
- plus de 100 000 riverains souffrent de fortes perturbations du sommeil à cause des vols de nuit.
- plus de 50 000 personnes présentent un risque fortement accru de maladies cardiovasculaires.
- le coût médico-économique du bruit aérien s'élève à plus de 2 milliards d'euros.

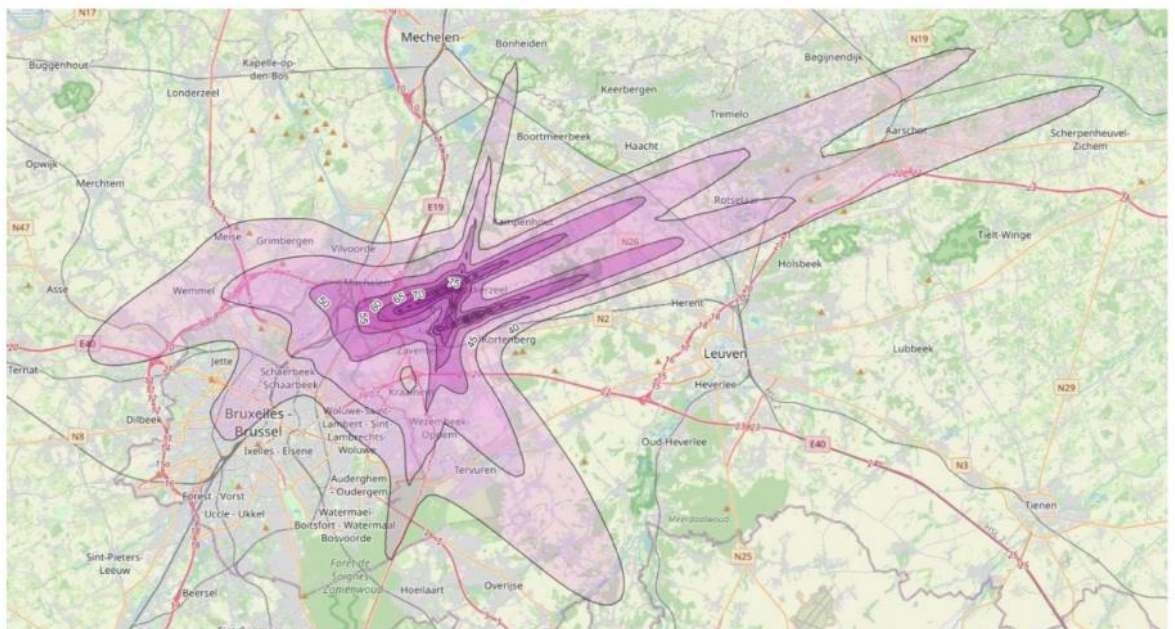


Figure à titre d'illustration : Les contours de bruit (Lnight) liés aux vols de nuit. Le contour extérieur indique la zone dans laquelle la valeur sanitaire indicative de l'Organisation Mondiale de la Santé est dépassée.

¹ Le chapitre 2 (paragraphe 5.1) du [rapport ENVISA du 16/2/2022](#) propose une description exhaustive et étayée de l'énorme impact du trafic aérien sur la santé des riverains.

En plus du bruit aérien, les émissions nocives, comme les particules ultrafines, conduisent également à des problèmes de santé. Sur la base d'une [campagne de mesure](#) et d'une [modélisation de la qualité de l'air](#), la Vlaamse Milieumaatschappij (Société flamande de l'environnement) a montré que les opérations de l'aéroport ont augmenté les concentrations en particules ultrafines (notamment les particules avec un diamètre de 10 à 20 nanomètres) jusqu'à une distance de 7 km de l'aéroport. La Vlaamse Milieumaatschappij a par ailleurs constaté que ces concentrations sont plus importantes à proximité de l'aéroport et sous le vent, et qu'elles augmentent avec le nombre de mouvements de vol. [L'exposition aux particules ultrafines](#) amplifie le risque de maladies cardiovasculaires et pulmonaires et peut avoir un impact négatif sur la croissance des fœtus. C'est l'une des raisons pour lesquelles [l'Inspection du Travail aux Pays-Bas](#) a tout récemment classé les émissions des avions comme carcinogènes pour les employés de l'aéroport de Schiphol.

En outre, une étude récente du Massachusetts Institute of Technology² a révélé que cinq fois plus de personnes dans le monde meurent des effets de la pollution de l'air provenant du trafic aérien que les études précédentes ne l'ont montré. Au total, près de 75.000 personnes meurent prématurément chaque année.

Il est donc correct d'affirmer qu'il existe bel et bien une mortalité liée au trafic aérien au départ et à l'arrivée de Brussels Airport.

Plateforme de concertation sur les nuisances liées à l'aéroport de Bruxelles-National

Ces deux dernières années, nous avons contribué dans un esprit constructif à la Plateforme de concertation sous la tutelle du ministre Gilkinet. Cette Plateforme de concertation avait pour objectif d'élaborer des solutions largement acceptées pour les problèmes de santé causés par le trafic aérien, selon la méthode définie dans le règlement européen 598/2014. À notre grand regret, nous ne sommes pas parvenus à dégager un consensus sur aucun des points avec l'exploitant de l'aéroport et les compagnies aériennes dans le cadre de cet organe de concertation.

Nous vous écrivons aujourd'hui pour remettre nos revendications, que nous avons mises sur la table à maintes reprises et notamment lors de cet organe de concertation. Nous vous appelons à tenir dûment compte de nos revendications dans le cadre de la recherche d'une conclusion à ce dossier.

² ['Global impact of aviation on air quality evaluated at high resolution'](#), June 2023.

Rétablir l'équilibre entre santé et économie

Nous avons élaboré ensemble quatre revendications. Nous souhaitons ainsi assurer un bon équilibre entre la santé des riverains d'une part, et les intérêts économiques de l'aéroport d'autre part. Dans ce contexte, nous plaillons pour un changement de paradigme dans la façon dont nous considérons l'exploitation de l'aéroport. Car nos revendications n'auront aucun effet négatif sur l'emploi ou l'accessibilité de notre pays, dans la mesure où la reconversion de l'aéroport est préparée d'une manière méthodique.

Le point de départ central de nos revendications est la lutte contre les problèmes de santé. À cet égard, il est important d'une part de réduire le volume sonore des avions, mais d'autre part, et surtout, de réduire la fréquence de survol. En effet, c'est la fréquence élevée de perturbations du sommeil pendant la nuit et de nuisances sonores dans la journée qui conduit à des problèmes de santé. Vu que la plupart des avions modernes continuent à produire beaucoup de bruit, ce n'est qu'en réduisant la fréquence que nous pouvons réduire les problèmes de santé. L'Organisation Mondiale de la Santé reconnaît d'ailleurs elle-même que ses valeurs sanitaires indicatives L_{den} et L_{night} - qui sont basées sur une exposition moyenne au bruit - sont imparfaites, puisqu'elles ne tiennent pas compte de la fréquence.³ L'Organisation Mondiale de la Santé souligne également que sa valeur sanitaire indicative pour les bruits nocturnes liés au trafic aérien (L_{night} de 40 dB) offre une protection insuffisante aux riverains des aéroports⁴.

Revendication 1 : Suppression progressive des vols de nuit

En raison du trafic aérien nocturne de et vers Brussels Airport, plus de 100 000 personnes souffrent de fortes perturbations du sommeil actuellement. Ce qui mène entre autres à un risque fortement accru de maladies cardiovasculaires. C'est pourquoi il est essentiel que les versions actuelle (2018) et future des directives de l'Organisation Mondiale de la Santé relatives au bruit aérien soient respectées. Cela ne se fera que par le biais d'une interdiction des vols de nuit. Par la nuit nous entendons la période entre 22h et 7h, vu que la plupart des gens, et surtout les enfants, ne se lèvent qu'à partir de 7h⁵.

³ Voir les [WHO 'Environmental noise guidelines for the European region'](#), 2018, p. 75 *'There is additional uncertainty when characterizing exposure using the acoustical description of aircraft noise by means of L_{den} or L_{night} . Use of these average noise indicators may limit the ability to observe associations between exposure to aircraft noise and some health outcomes (such as awakening reactions); as such, noise indicators based on the number of events (such as the frequency distribution of $L_{A,max}$) may be better suited.'*

⁴ Voir les [WHO 'Environmental noise guidelines for the European region'](#), 2018, p. 75-76 *'The GDG acknowledged that the guideline recommendation for L_{night} may not be fully protective of health, as it implies that around 11% (95% CI: 4.72–17.81) of the population may be characterized as highly sleep-disturbed at the recommended level. L_{night} level. This is higher than the 3% absolute risk considered for setting the guideline level.'*

⁵ La période entre 23h et 7h est la période standard utilisée pour décrire la nuit dans la directive UE 2002/49/EG relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

L'interdiction des vols de nuit a un impact direct sur le modèle économique juste-à-temps de DHL Express. Le hub de DHL Express opère en grande partie pendant la nuit, avec plus de 15 000 vols de nuit chaque année. Dans le cas où DHL serait obligé d'annuler ses vols de nuit, les délais de livraison de leurs paquets ne seraient pas nécessairement plus longs. Vu que bon nombre de paquets sont déjà livrés en fin d'après-midi ou en début de soirée, cela signifie également que ces paquets peuvent être commandés plus tard, jusqu'à minuit, par exemple. Le délai de livraison se déplace vers un moment plus tard dans la journée, mais ne prend pas nécessairement plus de temps. En tout état de cause, le tri préalable ou secondaire peut procéder pendant la nuit.

Revendication 2 : Plafonnement absolu du nombre de mouvements de vol

Nous plaidons pour un plafonnement à 220.000 mouvements de vol par an. C'est une réduction de 5 % par rapport au nombre de vols de la période avant le Covid et quand même une augmentation de 25 % par rapport au nombre de vols de 2022. Ce plafonnement n'aurait pas nécessairement d'effets négatifs sur l'accessibilité ou l'emploi : il y a un énorme potentiel dans l'élimination progressive des vols court-courriers en faveur du trafic ferroviaire. En 2019 il y avait près de 40 000 vols à destination ou en provenance d'aéroports à moins de 600 km de Bruxelles. Nous pourrions facilement en supprimer au moins la moitié en faisant passer les passagers vers les trains à grande vitesse.

Un avantage supplémentaire est qu'une légère réduction de l'offre des vols conduira à des gains d'efficacité et des marges bénéficiaires plus importantes pour les compagnies aériennes. La réduction des avions leur permettra d'accueillir proportionnellement plus de passagers, en raison d'un meilleur taux d'occupation. Le bénéfice marginal des tickets en profitera également. Ces bénéfices supplémentaires permettraient aux compagnies aériennes d'investir dans le verdissement accéléré de leur flotte d'aéronefs. Tout cela sans toucher aux opportunités d'emploi. La nouvelle situation conduira à la création de nouveaux emplois auprès des compagnies ferroviaires.

Revendication 3 : Quota Count (QC) & zone de basses émissions en l'air

Les quotas de bruit (ou valeurs QC ou quota Count) pour les avions faisant escale à l'aéroport sont fortement dépassés. Les grands aéroports des pays voisins ont adopté des critères bien plus stricts. L'aéroport de Zaventem doit se mettre en conformité en adoptant ces quotas de bruit

minimaux : seuls les avions avec un quota count inférieur ou égal à 4 pourront arriver à et partir de Brussels Airport. Pendant les week-ends ce sera un quota count maximal de 3.

Parallèlement, et en conformité avec nos engagements climatiques européens, les autorités doivent élaborer un calendrier dégressif des émissions carbone qui stipule quels avions peuvent décoller et atterrir à Zaventem jusqu'à quelle date. Cette approche est universellement adoptée pour le transport terrestre; il serait incohérent de ne pas l'appliquer au transport aérien. Ainsi les émissions carbone massives du trafic aérien doivent être limitées. Ce durcissement échelonné des émissions carbone autorisées peut être réalisé en misant sur une interdiction immédiate des types d'avion particulièrement polluants et bruyants, un passage accéléré à des avions plus modernes et l'adoption de nouveaux carburants et technologies.

Revendication 4 : Considérations en matière de bruit et de fréquence de survols

Une diminution significative du volume global des nuisances est indispensable pour obtenir une solution durable dans ce dossier, et les trois premières revendications constituent dans cet esprit une condition sine qua non. Elles devraient réduire fortement le niveau Lden pour se rapprocher des normes proposées par l'OMS, de sorte que le nombre de personnes fortement impactées soit beaucoup moindre qu'à l'heure actuelle.

En outre, et afin d'éviter que certaines zones de riverains ne soient survolées par les décollages de jour⁶ de façon exagérée, il faudra également veiller à ce que les fréquences de passage restent acceptables du point de vue de l'impact potentiel sur la santé. La détermination des way-points qui deviendront la norme dans quelques années devra donc faire l'objet d'une concertation entre les différentes zones concernées et les autorités compétentes.

Enfin, les procédures juridiques en cours doivent être menées à bien, et leurs conclusions respectées, tout comme les normes de bruit bruxelloises.

Les aéroports étrangers nous indiquent le bon chemin

De nombreux aéroports européens (Berlin, Düsseldorf, Francfort, Luxembourg, Zurich, Varsovie, Milano, ...) ont déjà subi des restrictions d'exploitation et des [restrictions de vols de](#)

⁶ Il y a peu de marge de manœuvre pour les trajectoires des atterrissages, qui sont largement déterminés par les conditions climatiques et les normes de vent. Bien évidemment, celles-ci doivent être respectées pour éviter les situations abusives qui ont été maintes fois dénoncées par le passé.

[nuit substantielles](#), dans le but de protéger la santé des riverains. Ces aéroports continuent à être opérationnels et économiquement rentables. D'autres aéroports, tels que Paris-Orly, ont déjà instauré un plafonnement du nombre de mouvements de vol.

Très récemment les Pays-Bas ont vu l'instauration d'un plafonnement des mouvements de vol à Schiphol et de fortes restrictions des vols de nuit. L'[analyse sociale coûts-avantages](#) effectuée au préalable a démontré que cette décision n'aura pas nécessairement un impact négatif sur l'emploi et sur l'accessibilité et l'attractivité économique des Pays-Bas.

Conclusion

Le bruit et la pollution de l'air liés au trafic aérien autour de Brussels Airport a un énorme impact sur la santé des riverains. Les groupes d'habitants et associations écologiques se sont réunis pour revendiquer une solution durable à ce problème persistant.

La solution réside dans l'élimination des vieux avions, l'interdiction des vols de nuit, le plafonnement du nombre de mouvements de vol et l'élaboration de normes harmonisées en matière de bruit et de fréquence de survol.

Nous appelons le gouvernement fédéral à enfin élaborer une solution qui place la santé des riverains au cœur de ses préoccupations. C'est la seule façon d'assurer une exploitation durable de Brussels Airport pour l'avenir.

Nous sommes toujours prêts à clarifier nos points de vue et à discuter des solutions possibles.

Lettre signée par:

[Bruxelles Air Libre Brussel](#) asbl

[Les comités de quartier
Bruxellois unis contre les
nuisances de Brussels Airport](#)

[Brusselse buurtcomites
verenigd tegen hinder van
Brussels Airport](#)

[Free Air Brussels North](#)

[Wolu-Inter-Quartiers](#)

[comité Tervueren -
Montgomery](#)

