



Transports [Avions]

L'aéroport de Zaventem (Bruxelles) trop bruyant !

Les bureaux A-Tech et Anotec (Espagne) ont été mandatés par Bruxelles Environnement, pour évaluer la gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles Zaventem. L'étude montre que la plate-forme belge ne travaille pas assez pour s'intégrer dans son environnement.

L'étude, demandée par le ministère de l'environnement de la Région Bruxelloise, a comparé Brussels Airport avec une dizaine de plateformes dans le monde : Arlanda (Suède), Charleroi, Liège, Manchester, Munich, Vienne, Vancouver, Sydney, Portland, Toulouse et Amsterdam Schipol*.

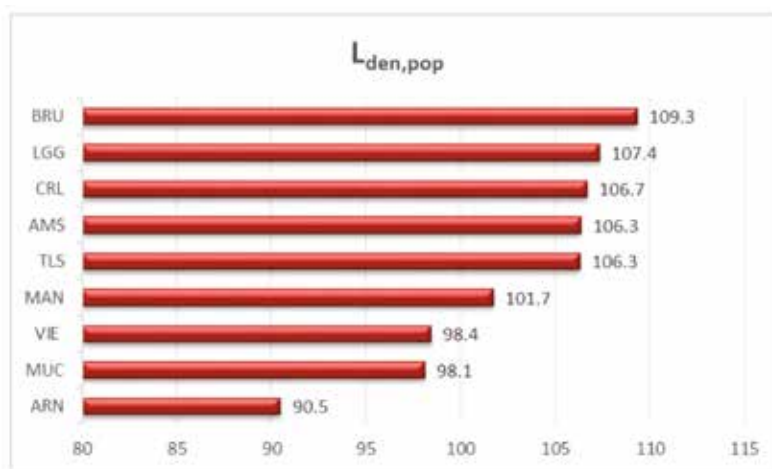
Plutôt que de comparer les plateformes en fonction de leurs trafics respectifs, la méthodologie a consisté à comparer la façon dont les principes du développement durable sont appliqués par les aéroports les plus performants en la matière. Ainsi, à l'heure actuelle, il existe de nombreux aéroports pratiquant, chacun de façon spécifique à leurs besoins, une stratégie cohérente pour un développement durable de leurs activités, notamment en appliquant « l'Approche équilibrée ». À côté de cela, il y avait lieu également de tenir compte du caractère urbanisé

de l'environnement dans lequel se trouvent ces aéroports et notamment de l'exposition au bruit du trafic aérien des habitants situés à proximité de ces plateformes.

La plupart des aéroports européens (mais aussi dans le monde entier) appliquent une partie plus ou moins

importante des principes et outils de l'Approche Équilibrée. C'est sur la base de cette application que le choix de 10 aéroports internationaux (en plus de Brussels Airport - BRU) a été établi.

Rappelons que l'Approche Équilibrée englobe les quatre éléments principaux suivants : la réduction du bruit à la source (au niveau des avions), la planification foncière (insonorisation, règles d'urbanisme, aménagement du territoire), les procédures opérationnelles (routes aériennes, dispersion des vols, trajectoires de descente...) et les réductions opérationnelles (limitation de l'activité de l'aéroport, la nuit par exemple).



Niveaux comparés d'exposition au bruit des avions, exprimés en L_{den, pop}

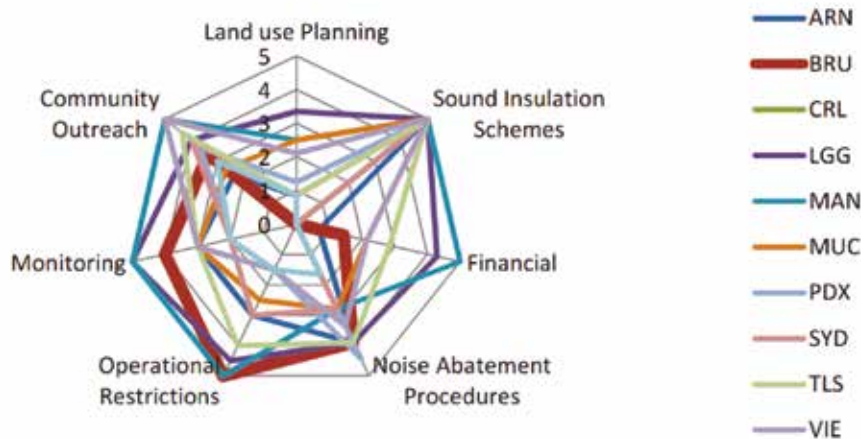


Les 4 principaux éléments de l'Approche Équilibrée définis par l'OACI

L'étude repose sur des données assemblées à partir d'un questionnaire unique, distribué aux différents services concernés des aéroports sélectionnés. Il reprend cinq grands thèmes dont un relatif aux données générales d'exploitation, les quatre autres concernant des données relatives aux nuisances sonores, et notamment destinées à identifier dans quelle mesure ces aéroports appliquent l'Approche équilibrée. Les bureaux d'étude ont calculé pour chaque installation un indicateur prenant en compte la population



Transports [Avions]



Scores d'application (ramenés sur une échelle de 0 à 5) de chaque instrument analysé par les différents aéroports

exposée au bruit et le degré d'exposition. Il révèle que Brussels Airport est le mauvais élève des aéroports étudiés, en termes d'impact sur les populations.

Bruxelles National se classe aussi bon dernier au niveau de l'application des principes de l'Approche équilibrée. Les aéroports de Manchester, Charleroi, Liège, Toulouse et Vienne sont les plate-formes qui mettent en œuvre le plus de mesures de l'Approche équilibrée.

Par ailleurs, l'étude observe qu'à Bruxelles, il y a peu de compensations. L'aéroport prend bien des mesures opérationnelles telles que des procédures pour limiter le bruit des avions. Mais il n'y a pas de gestion

foncière, ni de plan d'insonorisation ou encore de dédommagement des riverains.

Ces informations sont à mettre en parallèle avec l'indicateur d'exposition au sol. Les aéroports situés en zones moins urbanisées, voire même rurales comme Arlanda, Munich ou Vienne exposent une population plus faible, alors que les aéroports moins favorablement localisés comme Brussels Airport présentent un degré d'exposition plus important.

Par conséquent, plus l'exposition au sol est importante, plus le nombre de mesures nécessaires à mettre en œuvre doit augmenter.

Les aéroports d'Arlanda, Munich ou Vienne ont un niveau d'exposition Lden, pop nettement moindre que les autres aéroports étudiés, et donc un moindre besoin de mesures d'accompagnement. Par contre, d'autres aéroports sont nettement plus exposés, avec des courbes de bruit au sol incluant une population plus importante: ces aéroports comme Toulouse, Charleroi, Liège et encore plus Brussels Airport vont logiquement nécessiter le recours à plus de mesures.

Pour conclure, l'étude indique qu'encore plus que de réduire les

nuisances sonores, il est important de bien les prévenir. Il s'agit d'optimiser les combinaisons de mesures pouvant être appliquées afin de prévenir ou de réduire le bruit suivant une approche multicritère, prévoir et prévenir toute évolution, éviter des possibles problèmes futurs, vouloir vraiment résoudre les problèmes dans une approche consensuelle intégrant tous les intervenants.

Si la façon d'établir une bonne Approche équilibrée est différente sur chaque aéroport, l'approche globale est identique et applicable quelle que soit la plate-forme aéroportuaire :

- Se donner le temps raisonnable pour définir les mesures,
- Associer tous les interlocuteurs (autorités, exploitants aéroportuaires, techniciens spécialistes, riverains, etc.),
- Accepter dès le départ de « jouer le jeu » en soutenant l'application des mesures (et ce compris le cas échéant en les finançant) et en les contrôlant,
- Dresser un état des lieux de l'environnement sonore existant,
- Assurer la sécurité totale des solutions envisagées,
- Se fixer des objectifs quantifiables et mesurables (réduction de l'exposition au bruit dans l'environnement de l'aéroport),
- Choisir la méthodologie d'optimisation (la concentration du bruit est ici préconisée, ayant démontré ses avantages sur la plupart des aéroports appliquant l'Approche équilibrée).

* Arlanda (ARN) Suède, Brussels Airport (BRU) Belgique, Charleroi (CRL) Belgique, Liège (LGG) Belgique, Manchester (MAN) UK, Munich (MUC) Allemagne, Portland (PDX) US, Sydney (SYD) Australie, Toulouse (TLS) France, Vienne (VIE)

Étude complète téléchargeable sur : <http://www.ibgebim.be>

