

Les contours de bruit de l'aéroport de Zaventem sont manipulés au détriment des Bruxellois

Les Bruxellois sont 4 fois plus nombreux dans le contour de bruit Lden 55 dB où ils représentent 78% des survolés et non pas 43% comme modélisé par la KUL.

Les résultats du rapport des contours de bruit de la KUL servent à la Flandre. Or Coeur-Europe constate que les chiffres sont largement manipulés, ce qui impose à la KUL de se lancer dans des explications incohérentes. Grâce à cela, la Flandre évite les améliorations des plans d'action exigés par les directives Européennes.

De toute évidence, la Flandre s'inscrit en marge des obligations européennes qui impose que les décisions soient prises sur base de mesures fiables et impartiales. La Flandre doit revoir son nouveau plan quinquennal pour l'aéroport de Zaventem en fonction des Directives Européennes et de la réalité de la situation sur le terrain, sans chercher à minorer les nuisances subies par Bruxelles.

Il existe un biais important dans les cartes des contours de bruit les plus récents : les cartes sont manipulées afin de minimiser systématiquement les nuisances subies par les Bruxellois.

1. Un simulateur qui minimise les niveaux sonores des Bruxellois

Les contours de bruit de l'aéroport de Zaventem sont calculés par le Laboratoire d'Acoustique de Université de KU Leuven à l'aide d'un simulateur de bruit qui calcule le bruit total généré par les avions en chaque point, puis les résultats sont comparés sur quelques points aux mesures exactes des sonomètres gérés par l'aéroport.

Pour ses calculs, le simulateur de bruit se base chaque année sur plusieurs facteurs historiques, tels que la répartition des vols sur les routes aériennes en fonction des tranches horaires, les types d'avions par route, l'empreinte sonore de chaque type d'avion, ainsi que la température moyenne mois par mois et le niveau de vent moyen.

La comparaison entre la réalité et les résultats du simulateur est flagrante: le simulateur minimise systématiquement les niveaux sonores des principales routes aériennes qui passent au dessus de Bruxelles, alors que le simulateur indique des niveaux sonores généralement supérieurs aux données des sonomètres pour les communes Flamandes (voir carte ci-après et tableau en annexe). La différence peut aller jusqu'à plus de 10 dB d'écart sur le sonomètre de Zaventem.

2. Des explications incohérentes

Pour justifier ces différences, l'Université KU Leuven explique à tort que certains sonomètres de la Flandre ne sont pas fiables car ils captent également des bruits parasites (pages 9 & 19) : si les niveaux de bruit réel des avions sur ces sonomètres sont inférieurs aux mesures alors le simulateur devrait faire de même, mais il se trompe dans l'autre sens.

3. Une manipulation concertée

Ces différences quasi-systématiques et ces explications équivoques ne sont pas le fruit du hasard, mais une manipulation concertée visant à minimiser l'impact des nuisances sonores sur les habitants de la région Bruxelles-Capitale. La minimisation de la pollution sonore vécue par de très nombreux habitants de l'agglomération Bruxelloise vise principalement à éviter d'améliorer les plans d'action exigés par les directives Européennes.

4. Une modélisation des routes au dessus de Bruxelles non documentée

Le rapport des contours de bruit 2014 de KU Leuven publié par Brussels Airport détaille en Annexe 3.2 les routes aériennes utilisées par le simulateur pour le calcul des niveaux sonores à l'atterrissage, mais les détails de la modélisation des routes de décollage, en particulier au dessus de Bruxelles, sont soigneusement occultés.

5. Des chiffres de répartition tronqués

Le rapport indique ainsi faussement qu'en 2014 la répartition des habitants à l'intérieur du contour de bruit Lden 55 dB(A) est de 6.402 habitants pour la région Bruxelloise et de 8.423 pour la région Flamande (page 37).

Pour compenser les erreurs de KU Leuven dans son évaluation, on doit en première approximation :

- rajouter sur Bruxelles 20.000 habitants à l'intérieur de la courbe 55 dB pour compenser la minoration moyenne de 0.7 dB par le simulateur. Cette population correspond à celle d'une bande de 9 km de large sur 300 m de profondeur, avec la densité moyenne de 7.393 habitants par km² sur Bruxelles.

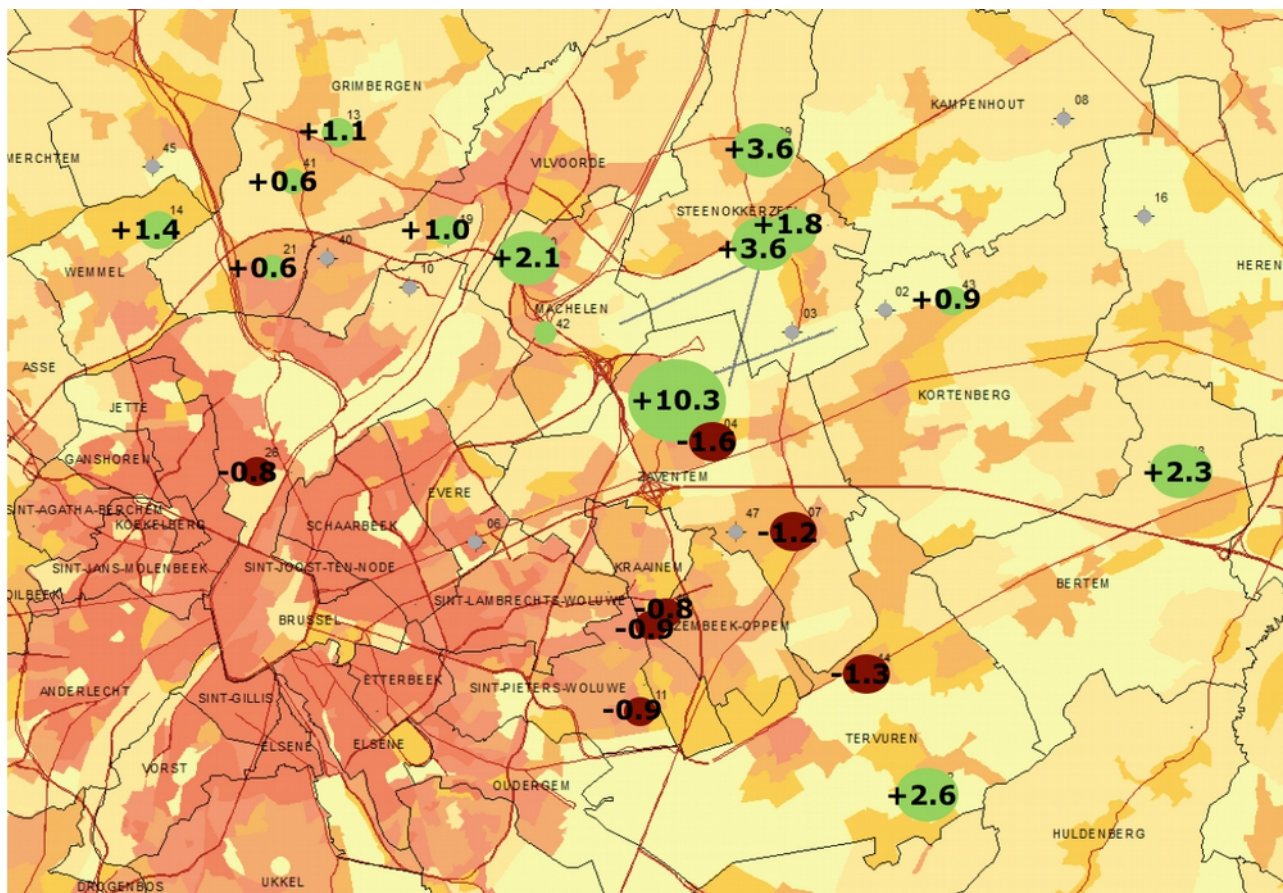
- retrancher 512 habitants sur la zone Vilvoorde-Grimbergen-Wemmel, soit 175 habitants sur Grimbergen et 337 habitants sur Vilvoorde (1/3) compte-tenu du recul nécessaire de la courbe de bruit 55 dB pour compenser les 0.7 dB de majoration moyenne du simulateur sur cette zone.
- retrancher respectivement 144 et 22 habitants sur Steenokkerzeel et Kortenberg, pour diminuer de respectivement 10% et 5% le nombre de personnes concernées dans ces deux communes, compte tenu d'une évaluation trop forte de 2.7 dB et 0.5 dB en moyenne.
- rajouter 56 habitants sur Kraainem et Wezembeek-Oppem, soit 20% des personnes concernée par la limite 55 dB qui doit être étendue de 0.9 dB.
- rajouter 655 habitants sur Woluwe-Saint-Lambert pour tenir compte de l'impact sonore des atterrissages sur la piste 01 sur 0.15 km² et de la densité de population de 4.367 habitants par km².

Le nombre réel d'habitants à l'intérieur de la courbe Lden 55 dB(A) pour 2014 est ainsi proche de 35.000 habitants, dont 27.057 pour la région Bruxelloise et 7.801 habitants en Flandre.

	KUL	Après correction	Répartition
Flandre	8.423	7.801	22 %
Bruxelles	6.402	27.057	78 %
Total	14.825	34.858	100 %

La correction montre que :

- les nuisances sonores sont deux fois plus importantes que prétendues par KU Leuven et l'aéroport
- les Bruxellois sont trois fois plus nombreux que les Flamands à subir des nuisances supérieures à 55 dB Lden.



La carte indique en vert les sonomètres où les riverains souffrent moins du bruit qu'indiqué par les contours, et en rouge les sonomètres où les populations souffrent plus: systématiquement sous les couloirs de vol qui survolent la RBC.

6. L'aéroport de Beauvais, un exemple à suivre

La différence entre les Bruxellois et les Flamands survolés serait encore plus flagrante si l'on considérait les nuisances inférieures à 55 Lden, pour lesquelles les calculs existent bien mais dont les résultats ne sont pas publiés, alors que par exemple le contour de bruit 50 dB Lden est publié à l'aéroport de Beauvais. Cet aéroport est beaucoup plus réactif que Zaventem vis à vis des nuisances subies par les populations avoisinantes.

7. Le principe d'approche équilibrée n'est pas appliqué

Les plans d'amélioration quinquennaux exigés par la Commission Européenne pour chaque 'grand aéroport' doivent être basés sur des mesures fiables et impartiales. Ces plans doivent également, en vertu de l'application du principe d'approche équilibrée, veiller à réduire le nombre de personnes subissant les nuisances sonores.

C'est pourquoi La Flandre doit revoir son nouveau plan quinquennal pour l'aéroport de Zaventem en fonction des Directives Européennes et de la réalité de la situation sur le terrain, sans chercher à minorer les nuisances subies par Bruxelles.

« La Flandre et le gouvernement Fédéral doivent prendre en compte les mesures de bon sens préconisées par le Plan Durable de Pas Question, qui prévoit en particulier (i) la suppression de la route du Canal dont Monsieur Feist lui-même a reconnu qu'elle ne devrait pas exister, et (ii) le report préférentiel des vols en direction de la balise d'Huldenberg sur la piste 19 au lieu de la piste 25 comme c'est déjà le cas une partie des weekends, en prélude au déplacement vers l'est de 2 km de la piste 25L . » indique Jean-Noel Lebrun, speaker du Think-Tank Coeur-Europe.

« Il faut également planifier le déplacement des vols de nuit de DHL et de ses sous-traitants vers un autre aéroport. L'ensemble de ces vols implique moins de 300 emplois sur l'agglomération Bruxelloise. » précise Jean-Noel Lebrun.

Coeur-Europe,
Bruxelles, 11 Mars 2016

Tableau comparatif

Différences en dB entre la simulation de KU Leuven et les mesures sur les différents sonomètres pour trois normes de bruit

Sonomètres	pour LAeq,24h	pour Lnight	pour Lden	en moyenne
<i>Routes sur Bruxelles</i>	-0.7	-0.7	-0.7	-0.7
Evere	0.1	0.3	-0.2	0.1
Woluwe St Pierre	-0.9	-1.0	-0.9	-0.9
Kraainem	-0.9	-1.0	-0.9	-0.9
Brussel	-0.8	-0.8	-0.7	-0.8
Wezembeek Oppem	-0.8	-0.8	-0.9	-0.8
<i>Au nord-est</i>	1.2	0.9	1.5	1.2
Stennokkerzeel 1	3.6	1.4	5.8	3.6
Stennokkerzeel 23	1.9	1.9	1.7	1.8
Kampenhout	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2
Humelgem	0.2	0.2	0.2	0.2
Kortenbergh	0.0	-0.1	0.0	0.0
Erps-Kwerps	0.9	0.8	1.1	0.9
Veltem	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2
Perk	3.8	3.7	3.6	3.7
<i>Au nord-ouest</i>	1.1	0.4	1.3	0.9
Machelen	2.9	0.9	2.7	2.1
Diegem	0.6	0.3	0.5	0.5
Vilvoorde	1.3	0.5	1.2	1.0
Grimbergen 13	1.2	0.9	1.3	1.1
Grimbergen 41	0.5	0.2	1.1	0.6
Meise	0.1	-0.4	0.8	0.2
<i>Route du ring</i>	0.4	0.2	0.8	0.5
Neder over Heembeek	0.4	-0.1	0.7	0.3
Strombeek Bever	0.5	0.4	0.8	0.6
Koningslo	-0.5	-0.7	-0.3	-0.5
Wemmel	1.3	1.0	2.0	1.4
<i>Sur Zaventem</i>	1.7	3.0	0.3	1.7
Zaventem	10.3	14.7	6.0	10.3
Nossegem	-1.6	-1.4	-1.9	-1.6
Sterrebeek 7	-1.3	-0.5	-1.8	-1.2
Sterrebeek 47	-0.4	0.3	-1.0	-0.4
<i>Au Sud-est</i>	1.2	1.0	1.4	1.2
Bertem	2.0	1.1	3.9	2.3
Tervuren	-1.3	-1.2	-1.5	-1.3
Duisbourg	2.8	3.2	1.9	2.6

Tableau établi à partir des tableaux présentés pages 18,19, 20 du rapport 2014 de KU Leuven et disponible sur <http://www.brusselsairport.be/en/cf/res/pdf/env/en/noisecontours2014>