

Réduction des nuisances sonores et environnementales liées à l'aéroport de Bruxelles-National

Propositions des communes de Wezembeek-Oppem et Kraainem– Objectif : -30 % d'ici 2032

1. Contexte

Nos communes reconnaissent le rôle économique important de Brussels Airport (emploi, connectivité, PIB) pour la région, et pour notre pays.

Le trafic aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National génère des nuisances sonores et environnementales importantes pour de nombreux habitants. Ces nuisances ont des effets reconnus sur la qualité de vie, le sommeil et la santé.

Dans le cadre de la procédure BA, la commune souhaite formuler six propositions concrètes visant une réduction significative et mesurable de ces nuisances, tout en tenant compte des contraintes opérationnelles.

Toute évaluation pertinente de la nuisance (bruit et pollution) liée au trafic aérien doit tenir compte à la fois de la concentration des trajectoires, du niveau moyen d'exposition et des pointes de bruit répétées ainsi que de leur fréquence.

Il est fondamental d'intégrer les coûts relatifs à la santé et à l'environnement dans les scénarios proposés et les choix qui seront faits.

Nos communes demandent d'engager en concertation avec les autorités compétentes et le secteur, une évaluation objective et progressive des coûts de santé et d'environnement liés à l'activité portuaire.

2. Propositions

1. Application plus cohérente des normes de vent (PRS)

La commune demande la correction des normes de vent actuellement appliquées lors du choix des pistes, en adoptant une norme stable (10 nœuds comme à Schiphol et Madrid), sans prise en compte des rafales.

Aujourd'hui, des interprétations variables du niveau et de la fréquence des rafales conduisent souvent à privilégier des pistes entraînant inutilement des survols à basse altitude de zones densément peuplées.

Une application plus rigoureuse et transparente des normes de vent permettrait d'augmenter l'utilisation de la piste 25R pour les décollages, ainsi que des pistes 25L et 25R pour les atterrissages, mieux orientées pour limiter l'impact sur les habitants.

Effet attendu : réduction des survols à basse altitude des zones densément peuplées, notamment lors des atterrissages en pistes 07 et 01.

✓ 2. Diversification des trajectoires de décollage

La commune recommande la diversification des trajectoires de décollage au départ de la piste 25R et la suppression du détour inutile via la balise d'Huldenberg, notamment en évitant le « way-point » BR101.

L'utilisation actuelle de points de navigation limités concentre les trajectoires et donc les nuisances sur certaines zones.

En élargissant les possibilités de guidage directement vers les points de sortie de l'espace aérien belge, les avions pourraient suivre un éventail plus large de trajectoires. Cette évolution est techniquement faisable et sûre.

Effet attendu : diminution de la concentration des nuisances sonores, réduction de la pollution atmosphérique et répartition plus équitable des impacts.

✓ 3. Optimisation de l'utilisation des pistes

Plusieurs adaptations sont proposées :

- Application de la puissance maximale des réacteurs uniquement sur le domaine aéroportuaire, avec respect strict des procédures de réduction du bruit (*noise abatement procedures*) : montée plus rapide, réduction de la poussée à basse altitude, trajectoires spécifiques et limitation de certains virages à faible altitude.
- Dans le système préférentiel des décollages : utilisation de la piste 25R sur toute sa longueur depuis son seuil, afin de permettre aux avions d'atteindre une altitude plus élevée avant le survol des zones habitées.
- Hors du système préférentiel pour les atterrissages : retour à un principe de piste la plus adaptée (*most suitable runway*) :
 - Piste 01 par vent fort nord ;
 - Piste 07 par vent fort est ;
 - Piste 19 par vent fort sud.

Ces mesures permettent une montée plus rapide des appareils et donc une réduction du bruit perçu au sol, ainsi qu'une diminution des survols à très basse altitude des zones résidentielles.

Effet attendu : diminution de l'intensité sonore perçue au niveau des habitations.

✓ 4. Instauration d'une véritable nuit de 8 heures

La commune demande l'application d'une nuit environnementale de 8 heures, conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé. C'est également sur cette base de 8 heures que sont calculées les dimensions Lden, Lnight. La « nuit » actuelle de 23h à 6h ne correspond pas à la réalité. Les vols entre 6h et 7h doivent être comptabilisés comme des vols de nuit, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

Il faut par ailleurs diminuer, progressivement, de manière significative les vols de nuit, en particulier entre 23h et 7h, comme c'est déjà le cas ou en discussion à Amsterdam, Paris (Charles-de-Gaulle), Londres (Heathrow) et beaucoup d'autres aéroports hors Europe. Cette évolution est compatible avec la viabilité économique de l'aéroport. Le sommeil étant essentiel à la santé, la protection nocturne constitue une priorité de santé publique.

Effet attendu : amélioration directe de la santé et de la qualité de vie des habitants et réduction des dépenses de santé.

✓ 5. Intégration des coûts de santé et environnement dans le business modèle de l'aéroport

Il faut tenir compte de manière objective de ces coûts dans l'évaluation de l'exploitation de l'aéroport et des solutions retenues, au même titre que des emplois par exemple. Il n'est pas normal que l'on ne considère que les bénéfices de l'aéroport de façon quantitative, et que les nuisances ne soient prises en compte que de manière subjective.

Les coûts liés à la santé ont déjà fait l'objet de plusieurs études (BBL, ENV-ISA...), voir par exemple :

- Les problèmes de santé causés par le bruit des avions à Zaventem coûtent plus d'un milliard d'euros | Bond Beter Leefmilieu
- « 400 miljoen gezondheidswinst en geen jobverlies: nieuwe studie wijst op enorme baten van plafonnering en nachtverbod Brussels Airport » | Bond Beter Leefmilieu

Il s'agit de coûts économiques réels, actuellement externalisés- payés par la sécurité sociale, les communes, les habitants. Ils doivent être intégrés dans les calculs de rentabilité de l'aéroport. Réintégrer ce coût dans l'équation économique n'est donc pas une contrainte supplémentaire imposée à l'aéroport, mais une correction de marché nécessaire pour une décision publique éclairée.

Pour les coûts liés à l'environnement, le système Totem utilisé dans le secteur de la construction [[TOTEM](#)] pourrait être envisagé comme source d'inspiration afin d'évaluer de manière quantitative et objective les conséquences des activités de l'aéroport. Plusieurs sociétés sont spécialisées dans le domaine LCA, et une étude détaillée des nuisances globales est fondamentale dans le cadre de la recherche d'une solution durable

En fonction des résultats de ces études LCA, des restrictions opérationnelles devront être appliquées de jour également. Une évaluation continue et objective des nuisances et des

coûts associés permettra d'adapter et d'augmenter dans le futur le niveau d'exploitation en fonction des progrès technologiques (avions moins bruyants et moins polluants).

Ce contexte s'inscrit par ailleurs dans une évolution plus large : l'instabilité des marchés énergétiques et les objectifs climatiques européens renforcent la pertinence économique, autant qu'environnementale, d'une trajectoire de réduction des nuisances anticipée plutôt que subie. Anticiper plutôt que subir : c'est aussi dans cette logique que s'inscrivent le plafonnement des mouvements et la réduction des vols de nuit déjà mis en œuvre ou en discussion à Amsterdam, Paris et Londres, sans que cela n'ait empêché ces aéroports de rester compétitifs tout en se donnant une meilleure prévisibilité opérationnelle et un avantage en termes d'image et d'acceptabilité sociale.

Effet attendu : amélioration directe de la santé et de la qualité de vie des habitants.

6. Encadrement strict des avions cargo les plus bruyants

Il est proposé de :

- Réduire les niveaux de bruit (Qc) autorisés ;
- Interdire les avions cargos de plus de 30 ans ;
- Mettre fin aux dérogations accordées aux avions cargo les plus bruyants ;
- Renforcer les contrôles et les sanctions en cas d'irrégularités ;
- Interdire les avions dépassant un seuil de 136 tonnes (MTOW) lorsqu'ils ne respectent pas les normes acoustiques.

Certains appareils anciens ou cargos génèrent en effet des niveaux de bruit disproportionnés par rapport aux standards actuels.

Effet attendu : réduction significative des pics de bruit les plus pénalisants.

3. Conclusion

Ces six mesures constituent un ensemble cohérent combinant :

- La réduction du bruit à la source ;
- Une organisation plus équilibrée des trajectoires ;
- Une protection accrue des citoyens et une meilleure prise en compte de la santé publique.

Elles visent un objectif clair et mesurable : une réduction des nuisances sonores de 30 % d'ici 2032, ainsi qu'une diminution de la facture environnementale et des coûts de santé, estimés à plus d'un milliard d'euros par an (étude ENV-ISA, 2023).

La commune invite le Conseil communal à soutenir ces propositions et à les porter activement dans les discussions avec les autorités compétentes.