

130.000 personnes gênées par les nuisances sonores de Brussels-National, l'aéroport minimise et divise ce chiffre par 9.

Brussels-Airport proche de la fraude ?

Afin de pouvoir réaliser sa stratégie d'expansion, Brussels-Airport mène une campagne de désinformation systématique. Pour preuve, l'étude commandée auprès de l'université de Gand. Cœur-Europe a confronté les chiffres présentés par Brussels-Airport avec les données relevées par les sonomètres officiels et avec la méthode définie par la Commission Européenne pour évaluer le nombre de personnes gênées par la pollution sonore. Brussels-Airport serait-il proche de la fraude ?

Le nombre d'habitants gênés ou très gênés par les nuisances sonores aéroportuaires constitue un indice important. Il permet de jauger les investissements à faire pour qu'une plate-forme aéroportuaire s'intègre dans son environnement.

En juillet 2016, Brussels-Airport présentait dans son [magazine pour les riverains](#) le rapport de bruit 2015 qu'il avait commandé auprès de l'université de Gand. Il y est indiqué que 14,000 personnes sont gênées par les nuisances sonores.

Or l'application stricte de la méthode définie par la Commission Européenne pour évaluer le nombre de personnes gênées par la pollution sonore ainsi que les relevés des sonomètres autour de l'aéroport montre que le nombre d'habitants gênés est supérieur à 130,000 habitants, soit 9 fois plus.

Comment arrive-t-on à un tel décalage ?

Le nombre des personnes gênées et très gênées est calculé par un programme informatique qui simule sur une carte au niveau du sol l'impact sonore du passage d'un avion en fonction de sa trajectoire et de ses caractéristiques techniques. Le niveau de bruit moyen (Lden) est ensuite calculé en chaque point de la carte pour une journée type en fonction du nombre moyen de passages d'avion sur chaque route et d'autres paramètres comme la météo.

Depuis 2002, la Commission Européenne a défini le [pourcentage d'habitants](#) qui sont gênés ou très gênés par chaque niveau de bruit moyen, et ce à partir du niveau de bruit de 45 dB Lden.

Par exemple, pour un bruit moyen de 50 dB Lden, le pourcentage d'habitants gênés est de 19% et le pourcentage d'habitants très gênés est de 5%. Si le niveau de bruit moyen monte à 60 dB, ces pourcentages sont respectivement de 38% et 17%.

C'est ce pourcentage appliqué au nombre de personnes à l'intérieur des différents contours de bruit qui permet de calculer les nombres de personnes gênés et très gênés par les nuisances sonores.

Coeur-Europe a découvert que :

- Le nombre d'habitants très gênés par le bruit de l'aéroport est supérieur à 41,000 habitants, soit trois fois plus que dans la simulation effectuée par l'université de Gand qui se contente d'indiquer le chiffre de 14,000 personnes au dessus de 55 dB, alors qu'elles sont deux fois plus nombreuses entre 55 dB et 45 dB – et ce principalement dans les zones francophones.

- Le nombre d'habitants gênés par le bruit de l'aéroport est supérieur à 130,000 habitants. Ce chiffre est soigneusement caché par l'aéroport qui a cherché à faire passer pour simplement 'gênés' les 14,000 personnes du calcul très partiel de l'université de Gand.

De plus, les francophones représentent 64% des habitants très gênés et 67 % des habitants gênés, alors que le rapport sur les contours de bruit 2015 comptabilise seulement 31% de francophones.

Le nombre d'habitants francophones gênés par le bruit de l'aéroport de Brussels-National est ainsi de 86.910 au lieu des 4.265 mentionnés dans le rapport sur les contours de bruit : 20 fois plus !

Tous les détails de notre analyse sont [disponibles sur le site de coeur-europe](#).

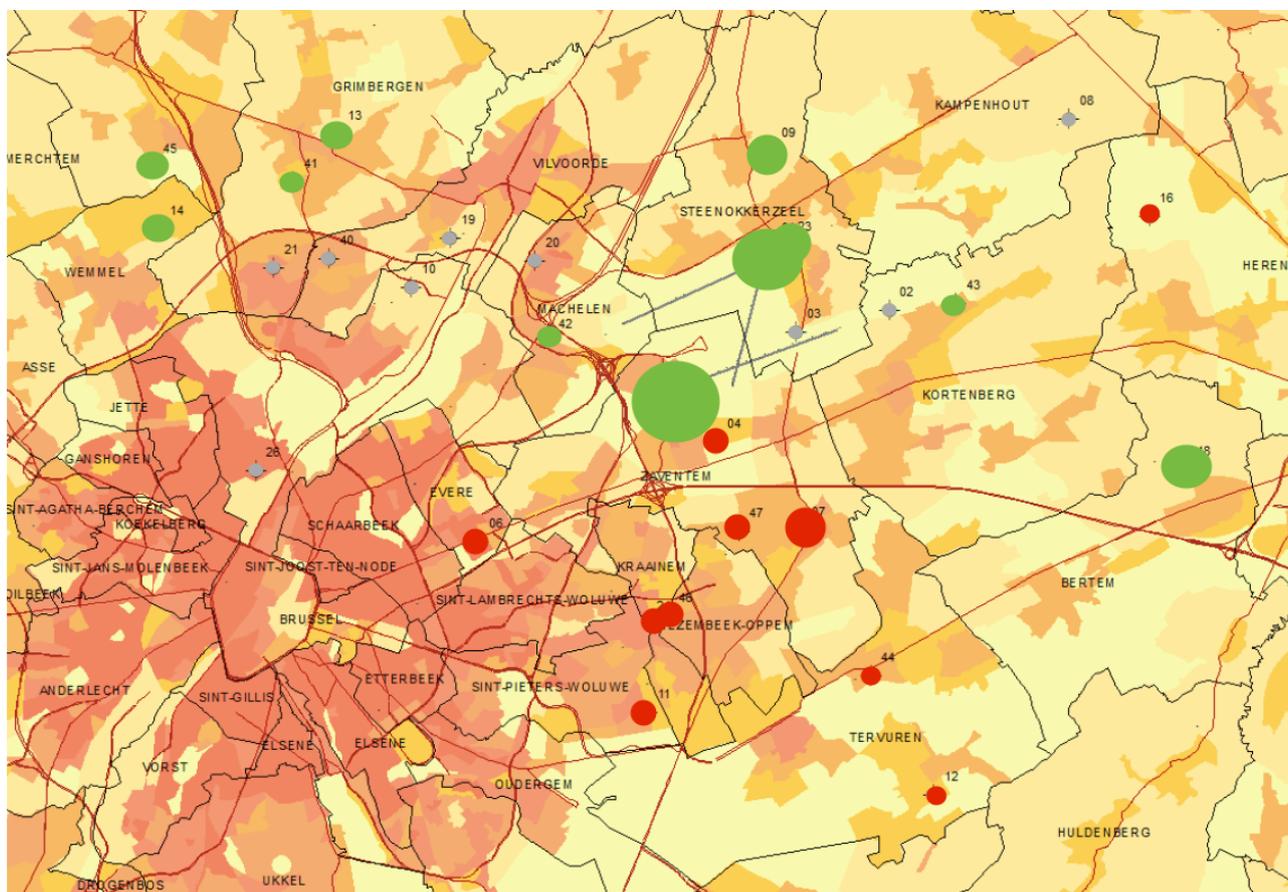
Une campagne de désinformation systématique :

L'aéroport mène ainsi depuis plusieurs années une campagne de désinformation importante qui :

- minimise de manière très considérable le nombre d'habitants gênés et très gênés par les nuisances sonores ;
- retarde la mise en œuvre de solutions structurelles, telles que l'application du principe européen de l'approche équilibrée qui exige le passage des avions au dessus des zones les moins densément peuplées, le déplacement des vols de nuit sur une plateforme plus environment-friendly, et le recul de la piste 25L pour éviter la ville ;
- porte un préjudice grave à la santé des habitants de l'agglomération bruxelloise et des francophones en particulier.

Dernières précisions :

- les résultats de la simulation indiquent systématiquement moins de bruit que les sonomètres sous le virage gauche effectué au-dessus de l'est de Bruxelles après décollage de la piste principale ;
- le simulateur surestime le bruit au dessus des zones flamandes au nord et à l'ouest de l'aéroport.



Carte des points comparant les résultats de la simulation avec les données réelles relevées par les sonomètres. Le diamètre des points correspond à la valeur de la différence en dB, en rouge lorsque la simulation minore les nuisances, en vert lorsque le simulateur majore les nuisances réelles. Les points gris indiquent les sonomètres où la différence est inférieure ou égale à 0,5 dB.

Cœur-Europe estime que ces erreurs systématiques font obstacle à une solution équitable qui réduira les nuisances pour toutes les personnes gênées par les nuisances sonores, sans distinction de région et ainsi en évitant tout sorte de faveur qui semble sous tendre les analyses biaisées de l'aéroport.

Bruxelles, le 23 Septembre 2016