

EXPOSITION AU BRUIT DU TRAFIC AÉRIEN

Dernière mise à jour : 10 janvier 2018

À partir de certains seuils, le bruit environnemental entraîne de la gêne mais aussi des effets néfastes sur le sommeil, les fonctions cognitives et le système cardiovasculaire des personnes exposées. Vu le trafic actuel, la cartographie de l'exposition au bruit autour des aéroports wallons n'est pas imposée. Des mesures sont toutefois mises en place pour limiter le bruit à la source et réduire les nuisances.

Trafic croissant depuis 25 ans

En Wallonie, le bruit du trafic aérien concerne principalement les communes voisines des aéroports de Liège et Charleroi, qui connaissent un trafic croissant depuis 25 ans. Dans une moindre mesure, les aérodromes public (Spa), privés (Amougies, Saint-Ghislain, Cerfontaine, Saint-Hubert...), les sites aéronautiques de loisirs (Isières, Baisy-Thy, Liernu, Büllingen...) et d'entraînement militaire (Beauvechain, Chièvres, Florennes) sont d'autres sources de bruit lié au trafic aérien.

Aucun aéroport soumis à la directive bruit

Selon l'AGW du 13/05/2004 [\[1\]](#) transposant la directive 2002/49/CE [\[2\]](#), le dépassement du seuil de 50 000 mouvements par an hors vols d'instruction, d'écolage ou d'entraînement d'avions de moins de 5,7 t déclenche la nécessité d'établir une cartographie de l'exposition au bruit et un plan d'actions. Or le règlement européen (UE) n° 598/2014 [\[3\]](#), plus récent, à finalité différente [\[4\]](#), s'applique quant à lui aux aéroports dont le trafic excède 50 000 mouvements par an d'aéronefs d'au moins 34 t ou comptant au moins 19 sièges passagers. Selon le Gouvernement wallon, le champ d'application de ce règlement est également celui qu'il faut considérer pour l'application de la directive 2002/49/CE [\[5\]](#) en matière de bruit aérien [\[6\]](#). Sur cette base, le nombre de mouvements annuels reste inférieur à 50 000 aux aéroports de Liège (30 518 mouvements en 2016) et de Charleroi (46 258 mouvements en 2016).

Mesures d'accompagnement pour plus de 20 000 immeubles

Bien que non encore visées par la directive 2002/49/CE [\[7\]](#), les nuisances sonores des aéroports de Liège et de Charleroi font l'objet depuis 2004 de mesures d'encadrement visant la limitation du bruit à la source (contrôle des émissions sonores, restrictions horaires, exclusion de certains aéronefs...) et de mesures d'accompagnement visant la diminution du bruit perçu par les riverains (isolation acoustique, rachat d'immeubles très exposés, primes de déménagement aux locataires, indemnités pour trouble commercial ou professionnel...), sur base de la

? ÉVALUATION

État : Évaluation non pertinente

- Référentiel : (i) AGW du 13/05/2004 [\[8\]](#) (directive 2002/49/CE [\[9\]](#)) et (ii) règlement (UE) n° 598/2014 [\[10\]](#)
- Selon le Gouvernement wallon, en définissant les vols à considérer sur base du règlement cité, le dépassement du seuil de 50 000 mouvements par an déclenchant la nécessité d'établir une carte d'exposition au bruit et un plan d'actions n'est pas atteint aux aéroports de Liège et Charleroi (hors mouvements d'aéronefs de < 34 t ou < 19 sièges passagers).

Tendance : Évaluation non réalisable

Ce n'est que sur base d'une carte d'exposition au bruit du trafic aérien et de ses mises à jour ultérieures (tous les 5 ans) qu'une tendance pourra être évaluée.

[En savoir plus sur la méthode d'évaluation](#)

localisation des immeubles dans un plan d'exposition au bruit (PEB)^[3]. Fin 2016, 73 % des 550 millions d'euros prévus au plan financier pour la réalisation de l'ensemble des mesures environnementales ont été dépensés. Les mesures d'insonorisation concernaient respectivement 96 % et 100 % des immeubles du périmètre du PEB à Liège et Charleroi, tandis que les mesures d'acquisition concernaient respectivement 20 % et 7 % de ceux-ci^[4]. Les acquisitions plus nombreuses à Liège s'expliquent par une activité jour et nuit de cet aéroport tandis que celui de Charleroi est fermé pendant la nuit.

[1] Établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'UE

[2] L'extension des définitions d'aéroport et d'aéronef du règlement (UE) n° 598/2014 [↗](#) à d'autres textes législatifs n'y est pas mentionnée.

[3] Le PEB définit quatre zones d'exposition croissante au bruit, à partir de 56 dB(A) L_{den} . Il est révisable tous les trois ans. Il n'a fait l'objet d'aucune modification lors de la 3^e et dernière révision datée du 02/04/2015. Voir www.acnaw.be.

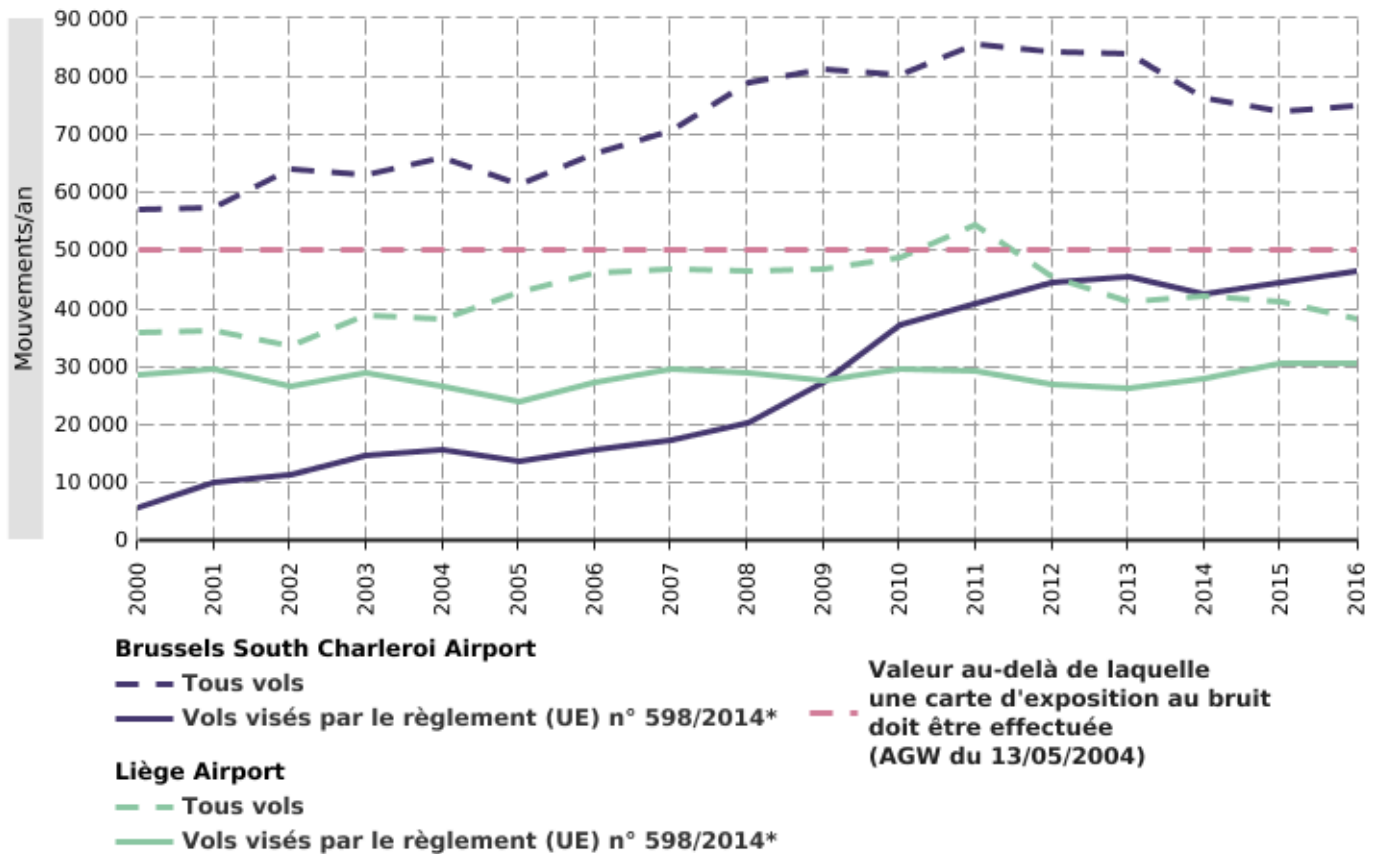
[4] Certains immeubles ont fait l'objet de mesures d'insonorisation et d'acquisition.

Sources de bruit liées aux infrastructures de transport aérien et ferroviaire



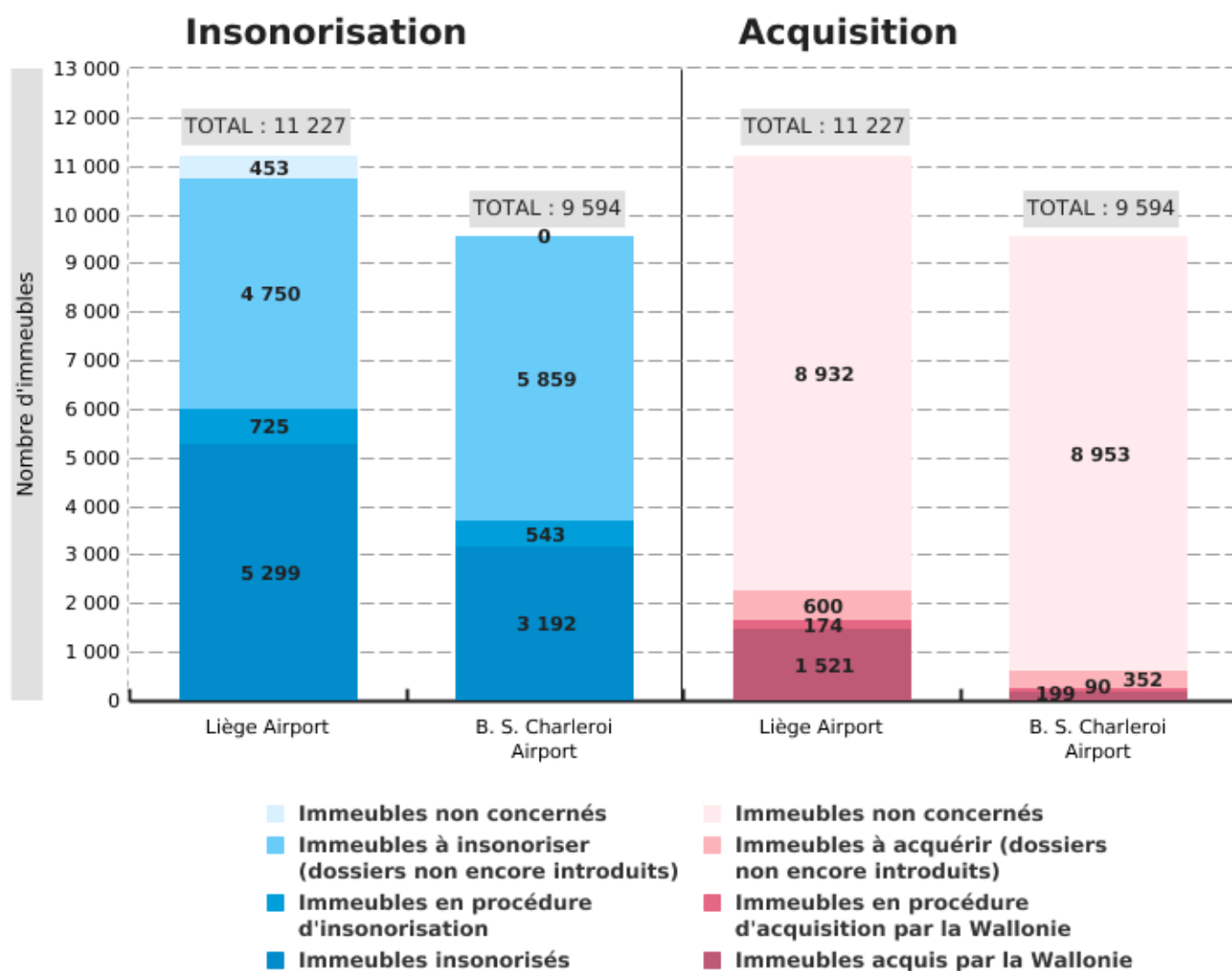
REEW – Sources : SPW - DGO2 - DSM ; SPW - DGO2 - DET ; Belgian ULM Federation ; Belgocontrol ; Brussels Airport ; Brussels South Charleroi Airport ; Liège Airport

Trafic aérien aux aéroports de Liège et Charleroi



* Exclusion des vols d'aéronefs < 34 t ou comprenant moins de 19 sièges passagers

REEW - Source : SPW - DGO2 - DET



REEW - Source : SOWAER