Exposition au bruit du trafic aérien

Dernière mise à jour : 29 juin 2020

Évaluation de l'état non réalisable et évaluation de la tendance non réalisable

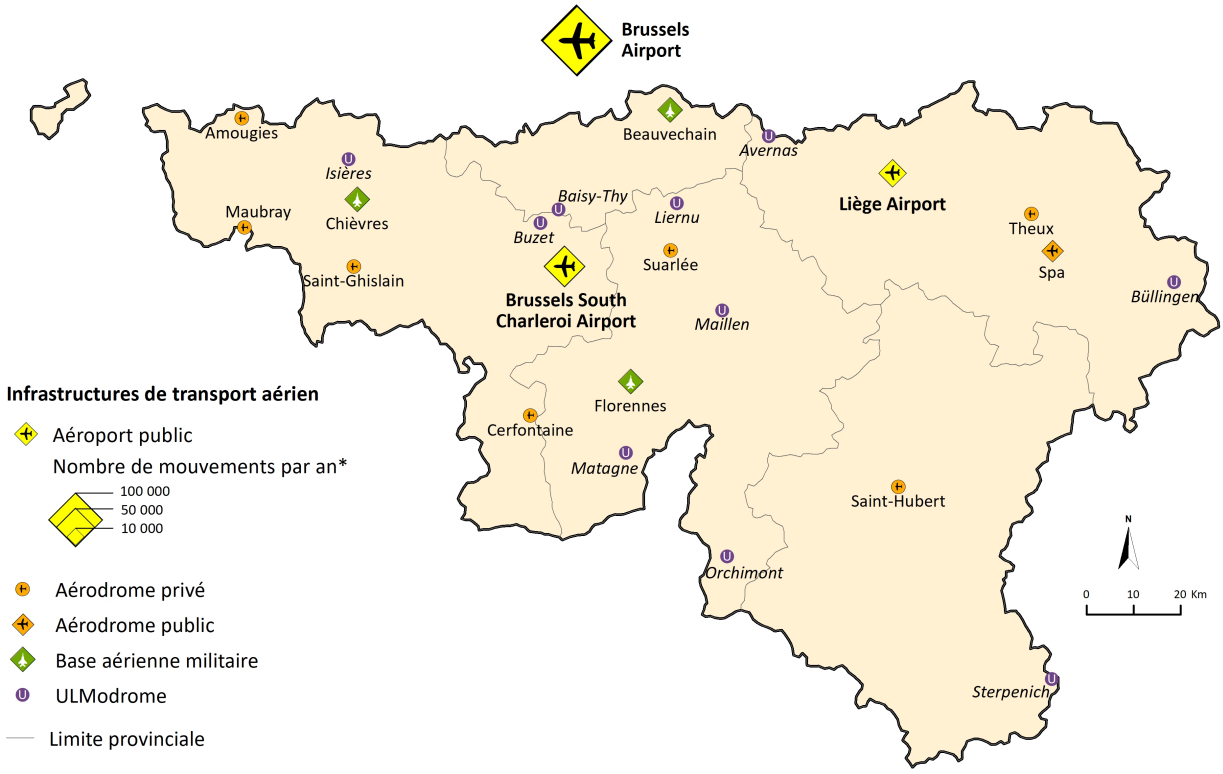
À partir de certains seuils, le bruit environnemental entraîne de la gêne mais aussi des effets néfastes sur le sommeil, les fonctions cognitives et le système cardiovasculaire des personnes exposées à long terme. Aux aéroports de Liège et Charleroi, des mesures sont mises en place pour limiter le bruit à la source et réduire les nuisances (plans d'exposition au bruit notamment). Une cartographie de l'exposition au bruit autour de l'aéroport de Charleroi devrait voir le jour en 2022 si les tendances à la hausse du trafic aérien se maintiennent.

Pour réduire les effets du bruit environnemental, la directive "bruit" 2002/49/CE [1] impose (i) une cartographie de l'exposition au bruit (grands axes routiers, grands axes ferroviaires, grands aéroports, agglomérations), (ii) l'information du public sur l'exposition au bruit et ses effets et (iii) la mise en œuvre de plans d'actions. Deux indicateurs ont été retenus pour établir les cartes d' exposition au bruit : L_{den} et L_{night}, conçus pour évaluer respectivement la gêne et la perturbation du sommeil dues au bruit. Ces indicateurs représentent les niveaux sonores moyens annuels en dB(A) sur l'ensemble des périodes de jour, soir et nuit (L_{den}) et durant les périodes de nuit (L_{night}). Les risques d'hypertension, de maladie coronarienne et d'accident vasculaire cérébral augmentent à partir de 50-55 dB(A) L_{den}, tandis que des effets du bruit sur le sommeil sont observés en deçà de 40 dB(A) L_{night} (a). L'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande de réduire l'exposition au bruit du trafic aérien à moins de 45 dB(A) L_{den} et moins de 40 dB(A) L_{night} (b).

Des sources de bruit d'importance variable

En Wallonie, le bruit du trafic aérien concerne principalement les communes voisines des aéroports de Liège et Charleroi. Dans une moindre mesure, les aérodromes public (Spa), privés (Amougies, Maubray, Saint-Ghislain, Cerfontaine, Suarlée, Saint-Hubert, Theux), les ULModromes (Isières, Baisy-Thy, Buzet, Matagne, Liernu, Maillen, Orchimont, Avernas, Büllingen, Sterpenich) et les bases aériennes militaires (Beauvechain, Chièvres, Florennes) sont d'autres sources de bruit lié au trafic aérien.

Sources de bruit liées aux infrastructures de transport aérien en Wallonie



* Nombre total de décollages et atterrissages (2019) tous vols confondus, tel que communiqué par les aéroports

État de l'environnement wallon – Sources : SPW Mobilité et Infrastructures - DEHE

© SPW - 2020

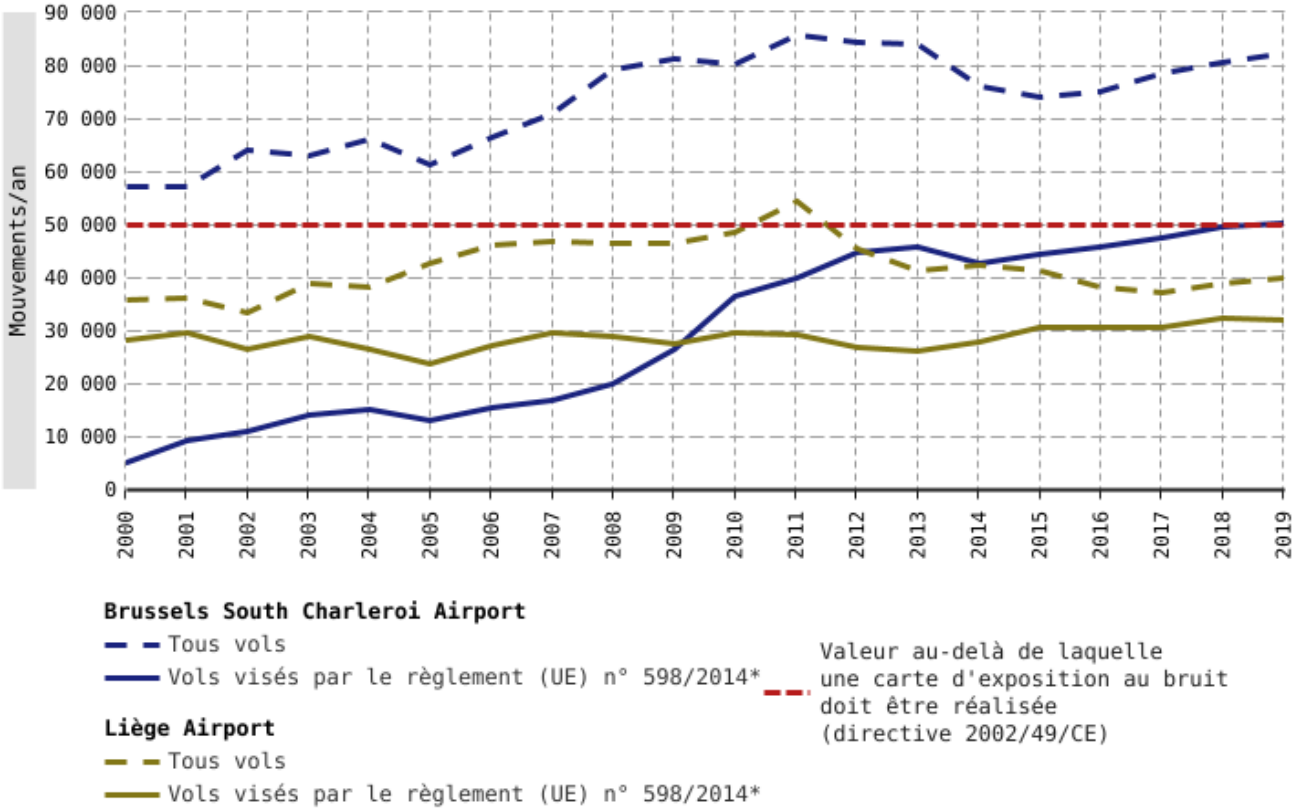
L'aéroport de Charleroi bientôt soumis aux obligations de la directive bruit ?

Selon l'AGW du 13/05/2004 transposant la directive "bruit" 2002/49/CE, le dépassement du seuil de 50 000 mouvements/an (décollages et atterrissages cumulés), hors mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers, déclenche la nécessité d'établir une cartographie de l'exposition au bruit et un plan d'actions. Le Gouvernement wallon a choisi de se référer au règlement (UE) n° 598/2014 pour la définition d'avions légers tels que mentionnés par la directive 2002/49/CE[2]. Ce règlement plus récent, à finalité différente de celle de la directive [3], s'applique aux aéroports dont le trafic dépasse 50 000 mouvements par an d'aéronefs d'au moins 34 t ou comptant au moins 19 sièges passagers. En ne comptabilisant que ces derniers types de vols, le nombre de mouvements en 2019 s'élevait à 32 064 à l'aéroport de Liège et à 50 184 à l'aéroport de Charleroi, ce qui devrait soumettre ce dernier aux obligations de la directive 2002/49/CE dès la prochaine échéance, soit 2022, si les tendances à la hausse se maintiennent.

À l'aéroport de Charleroi, le nombre annuel de mouvements comptabilisés selon le règlement (UE) n° 598/2014 a été multiplié par 10 entre 2000 et 2019, en suivant une augmentation quasi

continue sur la période. À l'aéroport de Liège, l'évolution a été moins marquée. Les années 2015 à 2019 sont toutefois celles qui affichent les nombres de mouvements les plus élevés sur la période 2000 - 2019.

Trafic aérien aux aéroports de Liège et Charleroi



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

État de l'environnement wallon – Source : SPW Mobilité et Infrastructures - DRA

© SPW - 2020

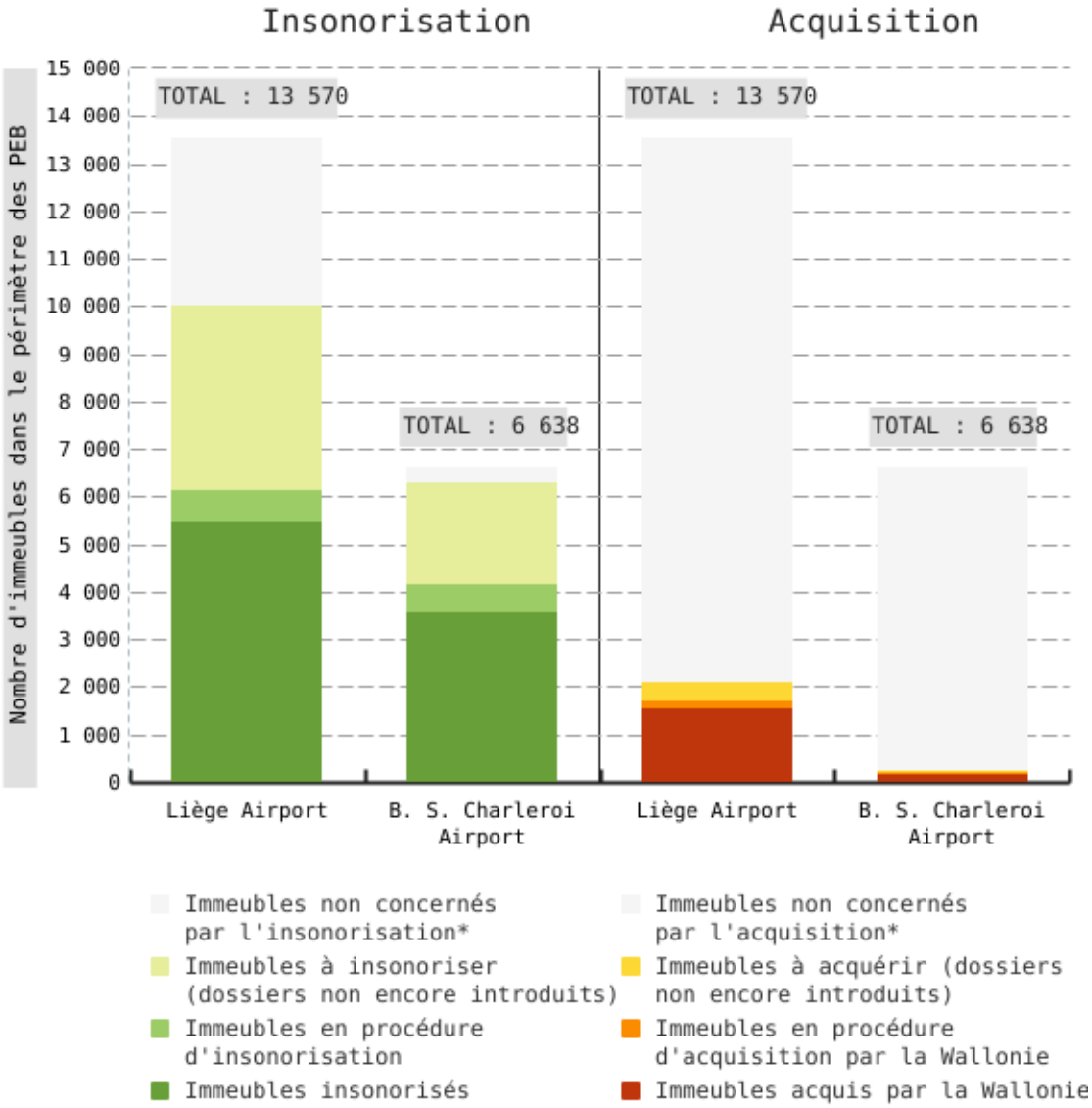
Des mesures d'accompagnement pour plus de 20 000 immeubles à Liège et Charleroi

Bien que non visées jusqu'à présent par les obligations de la directive 2002/49/CE, 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…)[4] et de mesures d'accompagnement visant la diminution du bruit perçu par les riverains. Ces dernières concernent les immeubles situés dans le périmètre d'un plan d'exposition au bruit (PEB)[5] définissant quatre zones d'exposition décroissante autour des aéroports de Liège et de Charleroi : A' (L_{den} 70 dB(A)), B' (66 dB(A) L_{den} < 70 dB(A)), C' (61 dB(A) L_{den} < 66 dB(A)) et D' (56 dB(A) L_{den} < 61 dB(A))[6]. Les mesures d'encadrement comprennent :

- l'acquisition d'immeubles par la Wallonie, des primes de déménagement pour les locataires et des indemnités pour trouble commercial ou professionnel en zones A' et B' ;
- la prise en charge à 100 % des travaux d'insonorisation en zones A', B' et C' ;
- l'octroi de primes à l'insonorisation en zone D'.

Fin 2019, 76 % 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 (effectives et à venir) concernent respectivement 74 % et 96 % des immeubles du périmètre du PEB à Liège et Charleroi, tandis que les mesures d'acquisition (effectives et à venir) concernent respectivement 16 % et 4 % de ceux-ci[7]. 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. Les primes de déménagement pour les locataires concernent respectivement 1,6 % et 0,4 % des immeubles du périmètre du PEB à Liège et Charleroi, tandis que les indemnités pour trouble commercial ou professionnel concernent respectivement 0,4 % et 0,1 % de ceux-ci.

Mesures d'accompagnement* dans le cadre des plans d'exposition au bruit (PEB) des aéroports de Liège et Charleroi (31/12/2019)



* Outre l'insonorisation et l'acquisition, d'autres mesures sont possibles : primes de déménagement, indemnités pour trouble commercial ou professionnel.

État de l'environnement wallon – Source : SOWAER

© SPW - 2020

1] Transposée par l'AGW du 13/05/2004

[2] Le règlement (UE) n° 598/2014 ne mentionne pas que les définitions qu'il donne d'aéroport et d'aéronef s'appliquent à la directive 2002/49/CE.

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

[4] Voir les rapports annuels de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) pour un compte-rendu de ces mesures

[5] À noter que le PEB s'inscrit lui-même dans un plan de développement à long terme (PDLT) définissant les limites maximales de développement des aéroports de Liège et de Charleroi. Par prévention, un règlement d'urbanisme impose pour toute nouvelle construction ou extension d'habitation dans les zones B, C, et D des PDLT de présenter une isolation acoustique suffisante.

[6] Le PEB est révisable tous les trois ans. Il n'a fait l'objet d'aucune modification lors de la 4ème révision du 20/04/2017. La 5ème révision est prévue courant 2020. À noter qu'au nom d'un principe d'égalité, tout propriétaire au 13/07/2004 d'une habitation périphérique à une des zones du PEB peut faire vérifier le niveau sonore lié au trafic aérien *via* la pose d'un sonomètre et prétendre aux mesures équivalentes aux niveaux sonores enregistrés au droit de son habitation si la mesure dépasse les niveaux attendus.

[7] Certains immeubles font l'objet de mesures d'insonorisation et d'acquisition.

Évaluation

Évaluation de l'état non réalisable et évaluation de la tendance non réalisable

État : Évaluation non réalisable

- Référentiel : directive 2002/49/CE fixant des échéances pour l'établissement de cartes d'exposition au bruit et de plans d'actions
- En comptabilisant les vols sur base du règlement (UE) n° 598/2014, l'aéroport de Liège n'est pas concerné par les obligations de la directive (cartographie de l'exposition au bruit, plan d'actions) tandis que l'aéroport de Charleroi devrait y être soumis dès 2022 si les tendances à la hausse du trafic aérien se confirment (nombre de mouvements > 50 000/an en 2019).

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

Informations complémentaires

Références bibliographiques

(a) EEA, 2014. Noise in Europe 2014. EEA Report N° 10/2014. Publications Office of the European Union : Luxembourg, Grand-Duché de Luxembourg.

(b) WHO, 2018. Environmental noise guidelines for the European Region. WHO Regional Office for Europe Publications : Copenhagen, Denmark.

Ressources utiles

- Indicateur "*Exposure of Europe's population to environmental noise*". EEA.
- Site internet de la Société wallonne des aéroports (SOWAER)
- Site internet de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW)
- Page internet "*Noise*". EEA.
- Page internet "*Belgium noise fact sheet 2019*". EEA.