

Les nuisances sonores autour de Brussels Airport coûtent cher à la collectivité

Le Soir – Eric Renette – 03/04/23

Extraits. Article complet réservé aux abonnés.

<https://www.lesoir.be/504986/article/2023-04-03/les-nuisances-sonores-autour-de-brussels-airport-coutent-cher-la-collectivite>

Selon une étude, ces nuisances affectent 220.000 personnes et peuvent générer une lourde facture à la sécurité sociale. En cette période de renouvellement du permis de l'aéroport, les associations environnementales soulignent les limites à imposer.

Les nuisances sonores générées par l'activité aérienne ont un coût économique élevé sur la sécurité sociale. C'est la conclusion d'une étude menée par [le Bond Beter Leefmilieu, le réseau des associations environnementales en Flandre](#). Le moment n'est évidemment pas innocent : il s'inscrit dans la procédure de renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport national de Bruxelles.

Une des astuces de l'association a été de commander son étude à Envisa, le consultant français déjà choisi par le fédéral pour réaliser une étude d'incidence sur l'activité de Brussels Airport : une étude réclamée par la Justice dont la première version était très décevante, mais nettement améliorée dans une deuxième phase. Deuxième point salubre : ne pas communautariser les nuisances d'un côté ou de l'autre des frontières linguistiques ou communales. Globalement, Bond Beter Leefmilieu insiste sur le fait que le bruit et ses effets sur les riverains ne sont pas pris suffisamment en compte dans les permis, c'est un constat qui s'impose à tous.

La première donnée que le consultant Envisa a cherchée, c'est le calcul du nombre de personnes affectées, réellement et potentiellement, par le bruit des avions autour de l'aéroport. L'utilisation de la carte reprenant l'indice Lden (niveau moyen « day-evening-night ») permet de définir que 220.000 personnes sont hautement ennuyées par le bruit, l'indice Lnight (niveau moyen durant la nuit) calculant le pourcentage des riverains dont le sommeil est perturbé.

L'étude rappelle bien que le bruit est une nuisance qui affecte les corps sans que, parfois, on en soit sciemment conscient : « Notre corps associe inconsciemment le bruit au danger. En conséquence, notre corps se met en état de défense, ce que l'on appelle la "réaction de lutte ou de fuite". Après tout, notre ouïe a été développée comme une alarme ingénieuse et efficace fonctionnant 24 heures sur 24, qui nous avertit du danger jour et nuit. »

De ces ajustements, Envisa et le Bond arrivent à la conclusion que 220.000 riverains sont donc « fortement incommodés » par le bruit, 109.000 voient leur sommeil

gravement perturbé, 51.000 sont exposés à un risque accru d'hypertension et 2.000 risquent « fortement de développer une maladie cardiaque ischémique (crise cardiaque, angine de poitrine...) ».

L'aéroport veut encore se développer

L'étude ne s'arrête pas là : elle utilise une méthodologie pour transformer ces risques en coûts sonnants et rébuchants pour le système de santé publique belge. Qui s'élèverait à plus d'un milliard d'euros, soit 36.000 euros par vol de nuit. Statistiquement s'entend. Le calcul du coût social est basé sur la « méthode Quinet », utilisée en France et traduisant le coût de ces risques en AVCI (années de vie corrigées de l'incapacité) ou en nombre d'années de vie en bonne santé perdues, sans tenir compte des médicaments et de l'hospitalisation (une méthode qui voit ses origines dans une étude flamande de 2002). Les nuisances par le bruit « coûteraient » 4.380 AVCI et les perturbations du sommeil, 7.630. La commission Quinet ayant évalué qu'une année de vie en bonne santé équivalait à 132.000 euros, on arriverait ainsi à un total théorique de 1,007 milliard d'euros.

L'analyse des résultats du Bond Beter Leefmilieu s'appuie aussi sur le fait que le médiateur fédéral ait récemment dénoncé que l'aéroport ne respectait pas certaines injonctions sonores du précédent permis (zone d'essai des réacteurs, mur antibruit autour de l'aéroport) et qu'il compte se développer dans les vingt prochaines années en assurant que ça ne causerait aucunes nuisances supplémentaires... Mais l'association estime qu'une augmentation de 20 % du nombre de passagers et un doublement du tonnage de marchandises transportées se traduira par « des avions plus nombreux et plus grands, mais aussi par une augmentation de 43 % du nombre de camions et de 9 % du nombre de voitures particulières sur les routes ».

Conclusion de l'étude : le réseau d'associations environnementales renvoie au [« plan d'avenir » qu'il a concocté pour l'aéroport](#), basé sur quatre mesures « visant à réduire considérablement les dommages sanitaires et environnementaux causés par le trafic aérien, sans affecter l'emploi et l'accessibilité de notre pays » : la suppression progressive des vols de nuit, la limitation du nombre de mouvements aériens permis, la création d'une zone de basse émission (bruit, CO2) et, enfin, « des normes en matière de bruit et de fréquence de survol pour l'aviation en Flandre ».