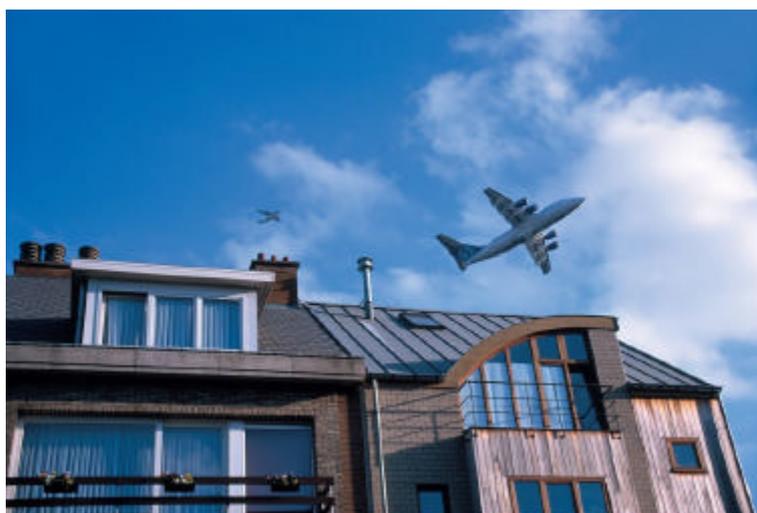


BRUIT DES AVIONS - EVALUATION DES NUISANCES ACOUSTIQUES EN RÉGION DE BRUXELLES – CAPITALE. (2004-2011)

**Sur base des relevés du réseau permanent de mesure du bruit de
Bruxelles Environnement**

Période étudiée : 01 janvier 2004 au 01 janvier 2012



Version mars 2012

Plus d'infos

www.bruxellesenvironnement.be

→ professionnels

BRUIT



BRUXELLES ENVIRONNEMENT

IBGE - INSTITUT BRUXELLOIS POUR LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT



BRUIT DES AVIONS - EVALUATION DES NUISANCES ACOUSTIQUES EN RÉGION DE BRUXELLES – CAPITALE. (2004-2011)

Sur base des relevés du réseau permanent de mesure du bruit de Bruxelles Environnement

Période étudiée : 01 janvier 2004 au 01 janvier 2012

TABLE DES MATIERES

1. Introduction	3
2. Mesures acoustiques	4
1. Périodes d'observation et localisation des points de mesure	4
2. Modifications du réseau de mesure	5
3. Matériel utilisé et caractéristiques des points de mesures.....	5
4. Dépouillement des relevés	5
5. Tranches horaires étudiées	6
6. Indices acoustiques utilisés	6
3. Résultats	7
1. Station de mesure BSA_Pauw, à Berchem-Sainte-Agathe	8
1.1. Indicateurs acoustiques annuels.....	8
1.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax	9
2. Station de mesure BXL_Houb, à Bruxelles-Ville.....	10
2.1. Indicateurs acoustiques annuels.....	10
2.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax	11
3. Station de mesure EVE_Moss, à Evere	12
3.1. Indicateurs acoustiques annuels.....	12
3.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax	13
4. Station de mesure HRN_Cort, à Haren (Bruxelles-Ville)	14
4.1. Indicateurs acoustiques annuels.....	14
4.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax	15
5. Station de mesure LKN_Wann, à Laeken (Bruxelles-Ville)	16
5.1. Indicateurs acoustiques annuels.....	16
5.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax	17
6. Station de mesure NOH_Nosp, à Neder-Over-Heembeek (Bruxelles-Ville)	18
6.1. Indicateurs acoustiques annuels.....	18
6.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax	19
7. Station de mesure SCH_Rood, à Schaerbeek.....	20
7.1. Indicateurs acoustiques annuels.....	20
7.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax	21
8. Station de mesure WSL_Idea, à Woluwe-Saint-Lambert	22
8.1. Indicateurs acoustiques annuels.....	22
8.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax	23
9. Station de mesure WSP_Corn, à Woluwe-Saint-Pierre	24
9.1. Indicateurs acoustiques annuels.....	24
9.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax	25
4. Evolution des indices spécifiques au bruit des avions entre 2004 et 2011	26
5. Conclusions	27



1. INTRODUCTION

Le présent rapport vise à évaluer l'impact acoustique du trafic aérien au-dessus de la Région de Bruxelles Capitale. Il constitue une suite au rapport élaboré sur base des données acoustiques collectées entre 2004 et 2010¹ et est complété par les mesures de l'année 2011. Il repose sur les données collectées par des stations de mesure du bruit situées dans les principaux quartiers pouvant être survolés par des avions, stations appartenant au réseau de sonomètres destinés à mesurer le bruit ambiant en Région de Bruxelles-Capitale. Ces mesures permettent également d'évaluer l'impact acoustique de la mise en application successive de nouvelles routes aériennes² notamment dans le cadre du plan de dispersion.

Sur base des relevés assurés par ces stations, une évaluation des nuisances acoustiques engendrées par le trafic aérien a été effectuée en recourant notamment aux indices de gênes Lden et Ln normalisés au niveau européen et à la valeur acoustique L_{Amax} utilisée dans les recommandations de l'OMS. Cette évaluation repose sur la détermination, pour chaque point de mesure, d'indices acoustiques annuels.

Chaque point de mesure est aussi caractérisé d'un point de vue acoustique sur base :

- du niveau équivalent global, résiduel (sans bruit des avions) et spécifique au bruit des avions ;
- des niveaux de pointe (niveau fractile LA5) et niveaux de bruit de fond (niveau fractile LA90) ;
- de la contribution sonore du bruit des avions.

Les indices et valeurs acoustiques caractérisant les différents points de mesure pourront notamment être comparés aux valeurs calculées résultant du cadastre du bruit du trafic aérien. L'analyse des écarts éventuels doit aider à l'ajustement du modèle et à la validation du cadastre dans sa globalité.

Tous les indices et toutes les valeurs acoustiques sont calculés annuellement pour chaque point de mesure distinctement pour les années 2004 à 2011 ce qui permet, autant que possible, une comparaison entre ces 8 années.

¹ Evaluation des nuisances acoustiques engendrées par le trafic aérien en région de Bruxelles – Capitale - Années 2004 à 2010 – IBGE - Laboratoire Bruit - Mars 2011

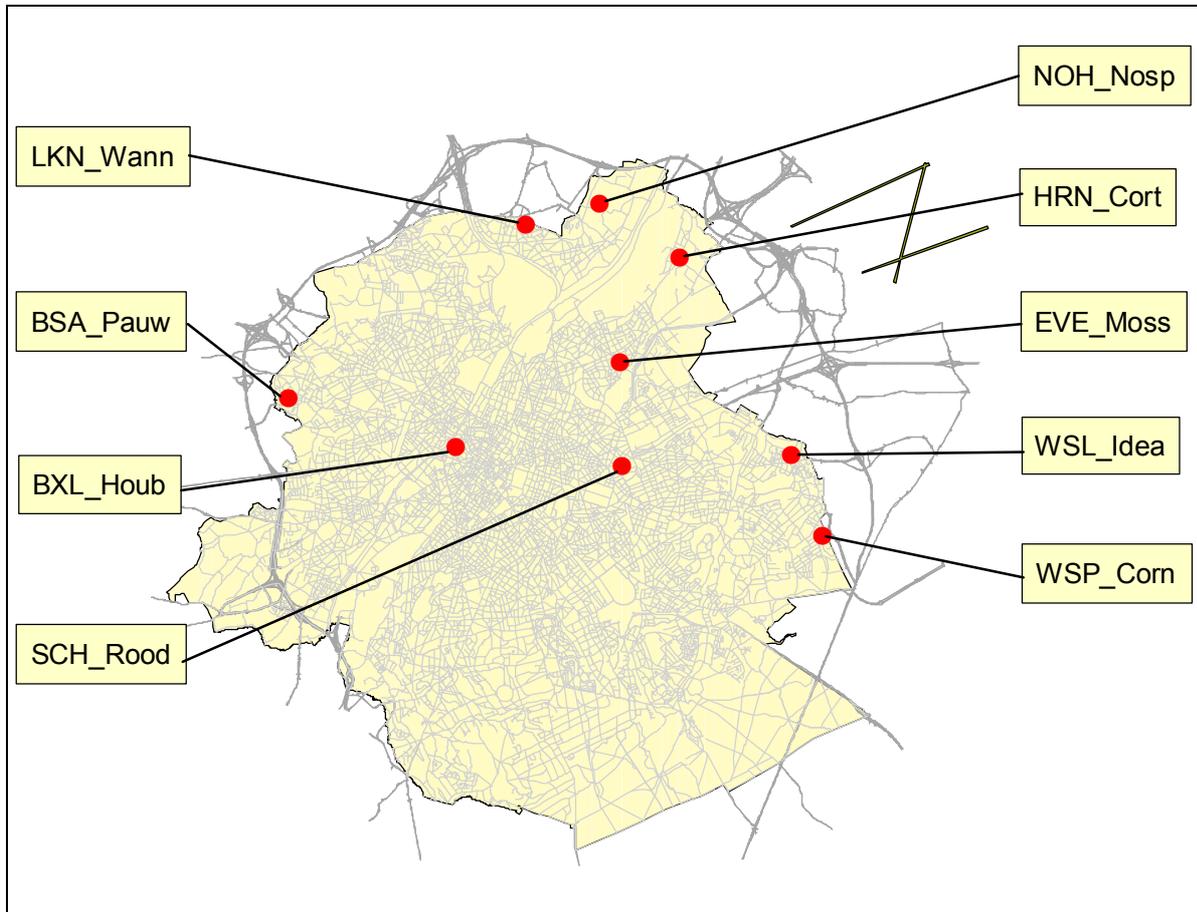
² - 12 juin 2003 : route CIV6D suite à l'accord du gouvernement du 24 janvier 2003,
- 18 et 22 mars 2004, 15 et 17 avril 2004 : mise en application du plan de dispersion (plan Anciaux)



2. MESURES ACOUSTIQUES

1. PERIODES D'OBSERVATION ET LOCALISATION DES POINTS DE MESURE

L'ensemble des points de mesure, leurs localisations ainsi que les périodes d'observation respectives sont listés dans le tableau et la carte ci-dessous.



Localisation des points de mesure



Code station	Zone AGRBC	Coordonnées		Adresse	Commune	Distance (en km)		Période d'observation	
		X	Y			DEP 25R	ARR 02	Début	Fin
HRN_Cort	2	153480	175780	rue de Cortenbach	1130	2,8		1/01/2004	1/01/2011
EVE_Moss	1	152038	173253	rue JB Mosselmans	1140	5,3		1/01/2004	1/01/2011
BXL_Houb	0	148109	171195	rue du Houblon	1000	9,7		1/01/2004	1/01/2011
LKN_Wann	0	149779	176567	av. Wannecouter	1020	6,5		1/01/2004	1/01/2011
WSP_Corn	2	156890	169055	Corniche verte	1150	10,2	9,4	7/05/2004	1/01/2011
NOH_Nosp	1	151568	177063	Trassersweg	1120	5		29/01/2005	1/01/2011
BSA_Pauw	0	144092	172370	rue Mathieu Pauwels	1082	12,7		1/01/2004	1/01/2011
SCH_Rood	1	152105	170744	av. de Roodebeek	1030	7,8		13/05/2008	1/01/2011
WSL_Idea	2	156144	171012	av. de l'Idéal	1200	6,6	5,3	23/04/2008	1/01/2011

2. MODIFICATIONS DU RESEAU DE MESURE

Durant l'année 2011 aucune modification n'a été apportée au réseau.

3. MATERIEL UTILISE ET CARACTERISTIQUES DES POINTS DE MESURES.

Depuis la fin de l'année 2005, il n'y a pas eu de modification dans le type de matériel de mesure utilisé. Les caractéristiques du matériel et des stations sont pratiquement identiques à celles reprises dans l'annexe du rapport relatif aux années 2004 et 2005³ à l'exception du matériel des stations EVE_Moss et HRN_Cort qui, en 2008, a été remplacé. Toutes les stations de mesure utilisées pour l'évaluation des incidences acoustiques liées au bruit du trafic aérien sont ainsi maintenant du type OPERA.

4. DEPOUILLEMENT DES RELEVES

Les dépouillements sont globalement identiques à ceux effectués dans le cadre du rapport de mesures de 2004 à 2010. A titre de rappel ces dépouillements ont été réalisés à partir des enregistrements du niveau sonore LAeq,1s relevé en continu aux différents points de mesure. Les passages d'avions ont été codés sur base de l'évolution temporelle des niveaux LAeq,1s. Le seuil de détection varie en fonction de l'environnement sonore dans lequel se trouve le point de mesure. Tous les passages d'avions dont le niveau maximum est supérieur à 70 dB(A) ont été caractérisés conformément aux spécifications définies dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

Chaque événement acoustique codé a fait l'objet d'une validation sur base des données trafic mises à disposition par BELGOCONTROL. Seuls les événements acoustiques trouvant une concordance avec les données trafic ont été considérés en tant que bruit produit lors du passage d'un avion.

La corrélation entre les événements acoustiques et les données trafic a été effectuée en fonction de la localisation du point de mesure et des routes aériennes susceptibles d'influencer ce point.

³ Evaluation des nuisances acoustiques engendrées par le trafic aérien en région de Bruxelles – Capitale - Années 2004 à 2005 – IBGE - Laboratoire Bruit - Avril 2006



5. TRANCHES HORAIRES ETUDIEES

Afin de caractériser la situation, l'analyse a consisté, pour chaque année étudiée, à prendre en compte les tranches horaires (périodes) suivantes :

- de 23h00 à 07h00 (période nocturne définie dans la directive européenne⁴ et dans la réglementation bruxelloise relative à la lutte contre le bruit des avions⁵) ;
- de 07h00 à 23h00 (période diurne définie dans la réglementation bruxelloise relative à la lutte contre le bruit des avions);
- de 07h00 à 19h00 (période « jour » définie par défaut dans la directive européenne) ;
- de 19h00 à 23h00 (période « soir » définie par défaut dans la directive européenne).

Toutes les tranches horaires sont exprimées en heures locales.

Les stations de mesure ont été occasionnellement mises hors service pour des raisons techniques durant des intervalles de temps pouvant aller de quelques secondes à plusieurs jours. Seules les périodes «jour», « soir » ou « nuit » présentant un taux d'activité supérieur ou égal à 75 % ont été prises en compte dans l'analyse des niveaux relevés. Le taux d'activité global des stations de mesure figure dans les tableaux de résultats ce qui donne une information sur l'étendue des périodes hors service.

6. INDICES ACOUSTIQUES UTILISES⁶

Comme pour les rapports précédents, chaque point de mesure a été caractérisé d'un point de vue acoustique sur base :

- du niveau équivalent global (noté LAeq Global), qui prend en compte la totalité du bruit perçu au point de mesure (bruit ambiant local et bruit des avions)
- du niveau équivalent résiduel (noté Lrés), qui prend en compte uniquement le bruit ambiant local (sans bruit des avions) et qui est assimilable au bruit qui aurait été mesuré s'il n'y avait pas eu le bruit des avions ;
- du niveau équivalent spécifique au bruit des avions (noté LspAv), qui prend en compte uniquement le bruit des avions ;
- du niveau fractile LA5 (noté LA05), qui caractérise les niveaux de pointe (niveau de bruit dépassé pendant 5% du temps de la période de mesure);
- du niveau fractile LA90 (noté LA90), qui caractérise le niveau de bruit de fond (niveau de bruit dépassé pendant 90% du temps de la période de mesure) ;
- de la contribution sonore globale du bruit des avions (noté Contribution avion), qui est calculée sur base de la différence arithmétique entre le niveau de bruit annuel global et le niveau de bruit annuel résiduel et correspond à l'augmentation du niveau sonore due au bruit des avions ;
- de l'indice Lden⁷ qui prend en compte le niveau équivalent pour une période « jour » (07h - 19h), le niveau équivalent pour une période « soirée » (19h - 23h) et le niveau équivalent pour une période « nuit » (23h - 07h). L'indice Lden est calculé pour chaque journée comprise dans les périodes d'observation et prend en compte une majoration de 5 dB pour la période de soirée et de 10 dB pour la période de nuit ;
- de l'indice Lnight⁶ qui correspond uniquement au niveau équivalent relatif à la période « nuit » définie entre 23h et 07h ;
- du niveau maximum de bruit relevé lors du passage de chaque avion.

Tous les niveaux de bruit et indices acoustiques sont exprimés en dB(A).

⁴ Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

⁵ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien

⁶ voir : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru_2.PDF

⁷ Indices normalisés selon la directive européenne 2002/49



Remarques :

- Dans ce rapport, la contribution sonore annuelle du bruit des avions a été calculée distinctement:
 - sur base de la moyenne arithmétique des valeurs journalières de la contribution sonore (moyenne arithmétique de toutes les contributions sonores) ;
 - sur base de la différence logarithmique entre le niveau annuel global de bruit (avion et résiduel) et le niveau résiduel de bruit (bruit ambiant sans le bruit des avions) ;
- Les valeurs acoustiques des années 2004 à 2008 ont été totalement recalculées à l'aide d'un outil de traitement spécifique plus automatisé. Des différences (généralement faibles, de l'ordre du dixième) peuvent donc apparaître en comparaison avec les valeurs figurant dans les rapports précédents.

3. RESULTATS

Les valeurs et indicateurs annuels suivants :

- les niveaux équivalents des indices globaux, résiduels et spécifiques au bruit des avions ;
- les moyennes arithmétiques des indices LA90 et LA5 ;
- le taux d'activité de la station de mesure exprimé en pourcentage de la période considérée ;
- la contribution sonore globale ;
- l'occurrence moyenne des passages d'avions caractérisés par le niveau maximum de bruit.

relatifs aux périodes « jour » (de 07h à 23h) et « nuit » (de 23h à 07 h) ainsi que les indicateurs Lden globaux, résiduels et spécifiques au bruit des avions sont présentés à la suite, par point de mesure, sous forme de graphiques et de tableaux, distinctement pour les 7 années étudiées.

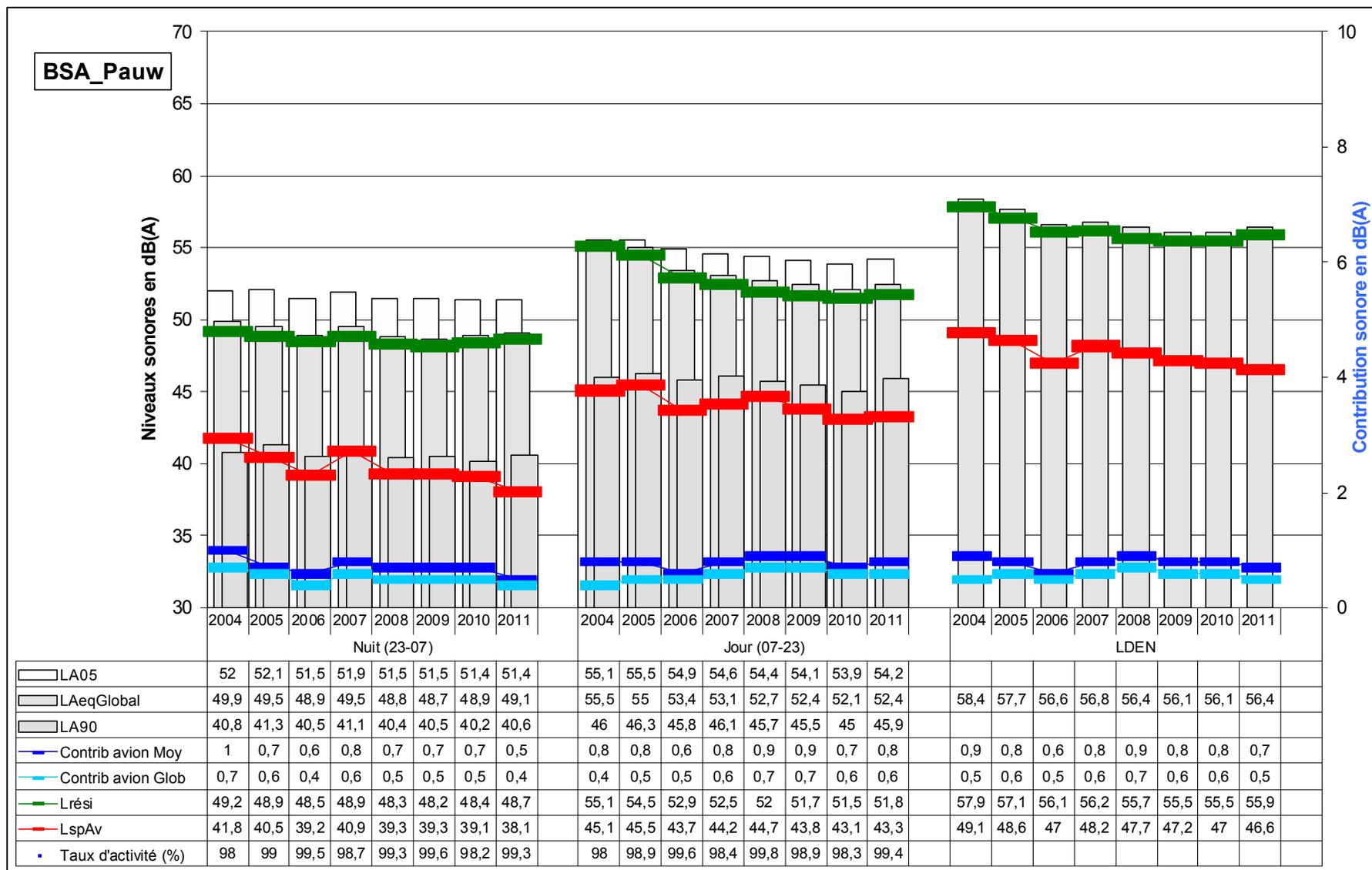
REMARQUES :

1. En 2005, le point de mesure de Neder-Over-Heembeek a été déplacé d'environ 360 mètres vers l'est. Toutefois, durant près de 4 mois (de fin janvier à mai 2005) des mesures simultanées ont été effectuées aux deux emplacements ce qui a permis d'évaluer les écarts et de calculer la correction moyenne en fonction du jour de la semaine à apporter aux mesures effectuées à l'ancien emplacement (NOH_Trass) de manière à les rendre comparables aux mesures effectuées au nouvel emplacement (NOH_Nosp). Les valeurs de correction figurent en annexe du rapport relatif aux années 2004 et 2005.
2. La station située à Woluwe-Saint-Pierre, Corniche Verte (WSP_Corn) a été installée et mise en service le 05/05/2004. Les données ont été exploitées à partir du 07/05/2004.
3. La station située à Woluwe-Saint Pierre, avenue des Cyclistes (WSP_Cycl) a été démontée. Les mesures s'arrêtent le 21/05/2008. Cette station est citée ici pour mémoire. Les derniers résultats sont consultables dans le rapport de l'année 2008.
4. Les mesures à la station située à Woluwe-Saint-Lambert, avenue de l'Idéal (WSL_Idea) ont débuté le 24/04/2008.
5. Les mesures à la station située à Schaerbeek, avenue de Roodebeek (SCH_Rood) ont débuté le 13/05/2008.

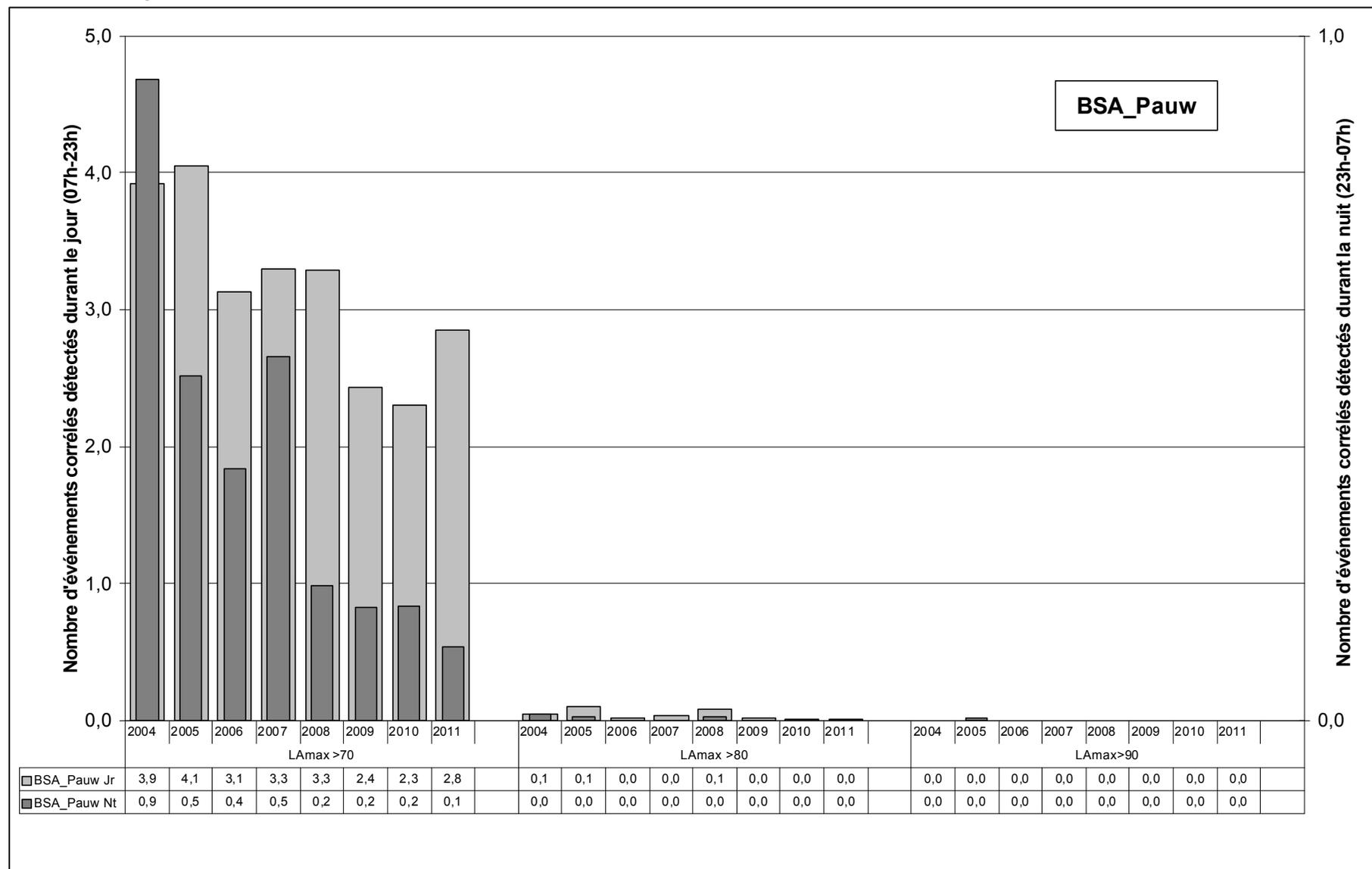


1. STATION DE MESURE BSA_PAUW, A BERCHEM-SAINTE-AGATHE

1.1. Indicateurs acoustiques annuels

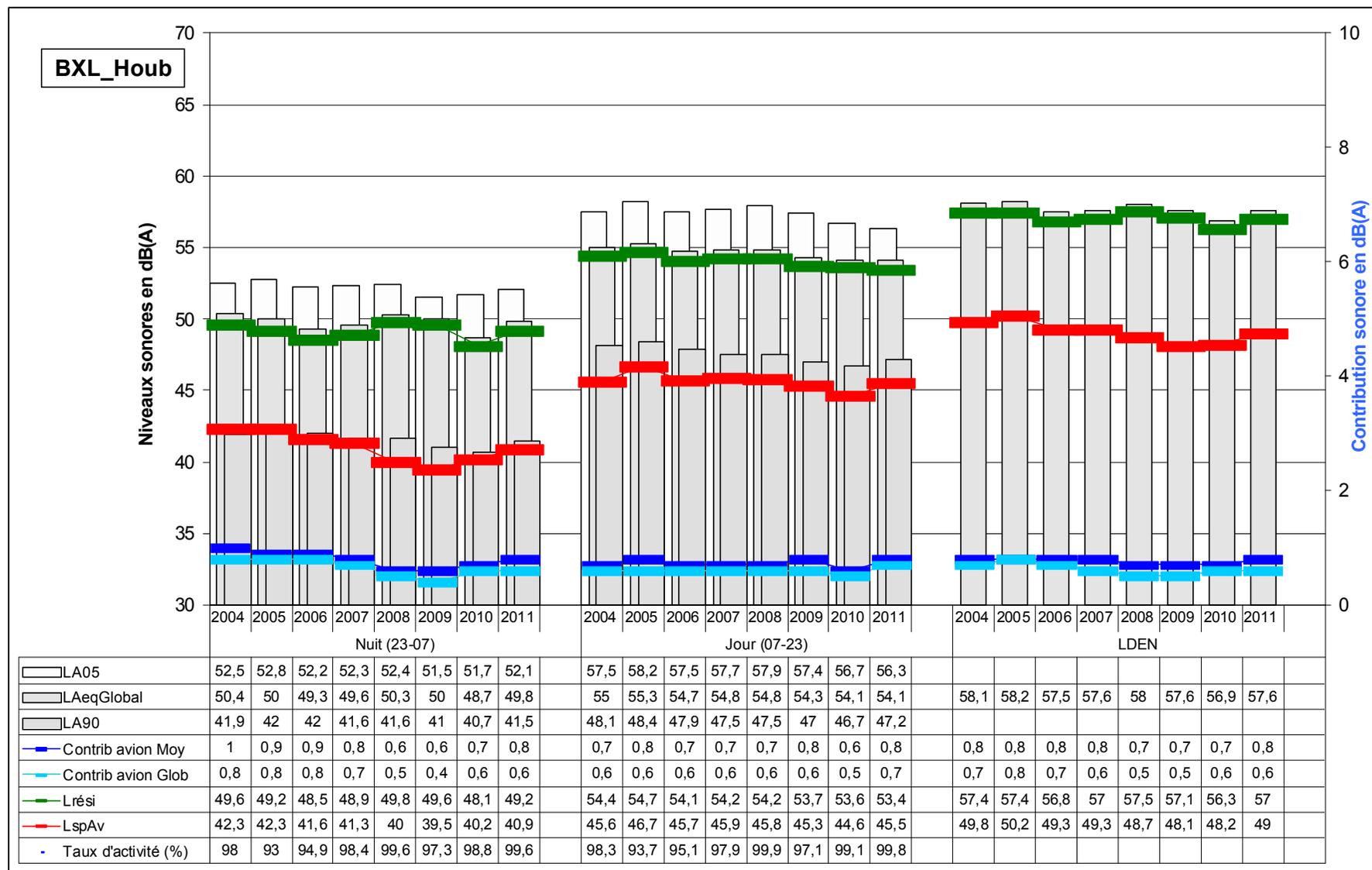


1.2. Distribution moyenne annuelle des LAm_{ax}

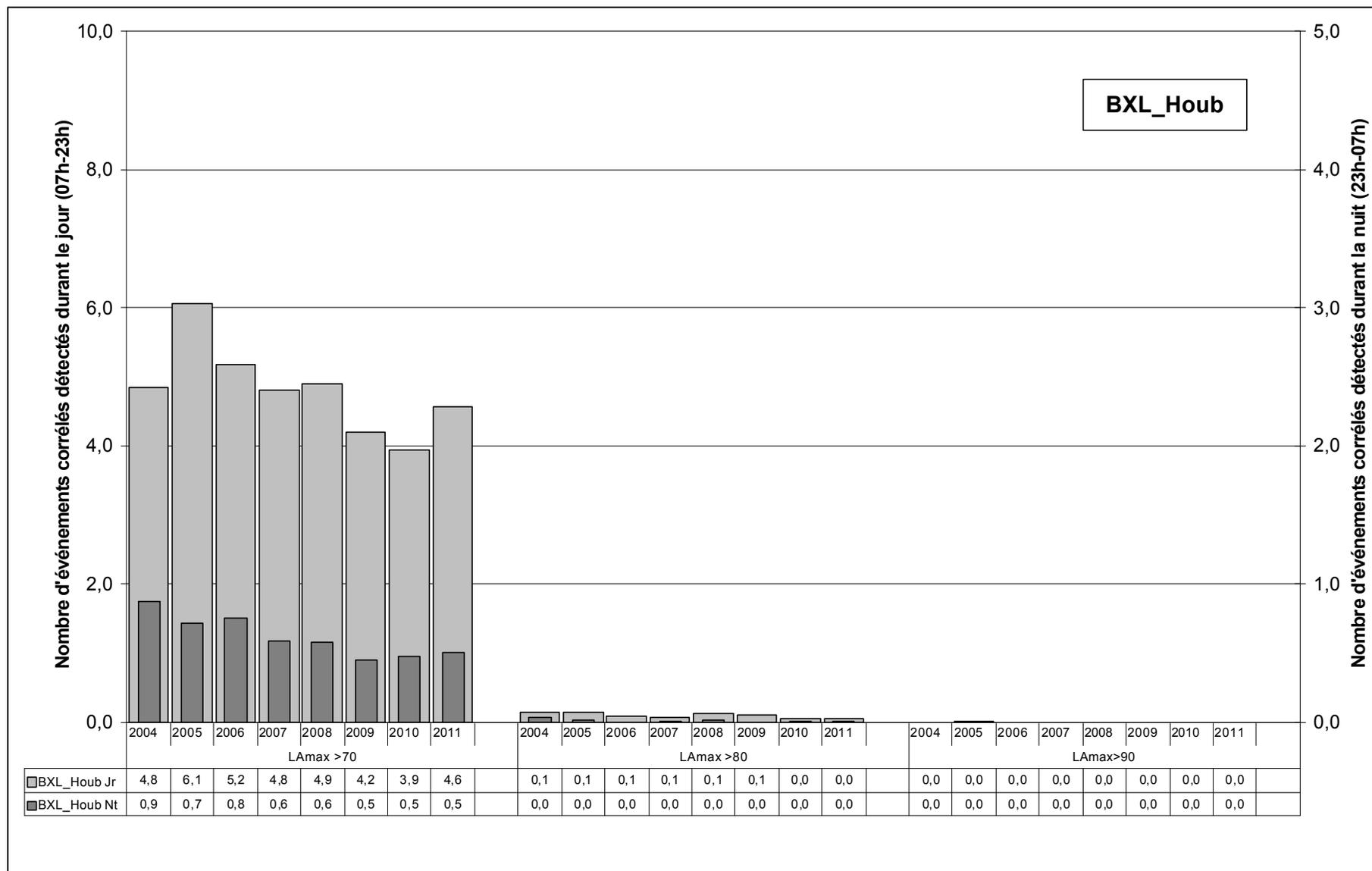


2. STATION DE MESURE BXL_HOUB, A BRUXELLES-VILLE

2.1. Indicateurs acoustiques annuels

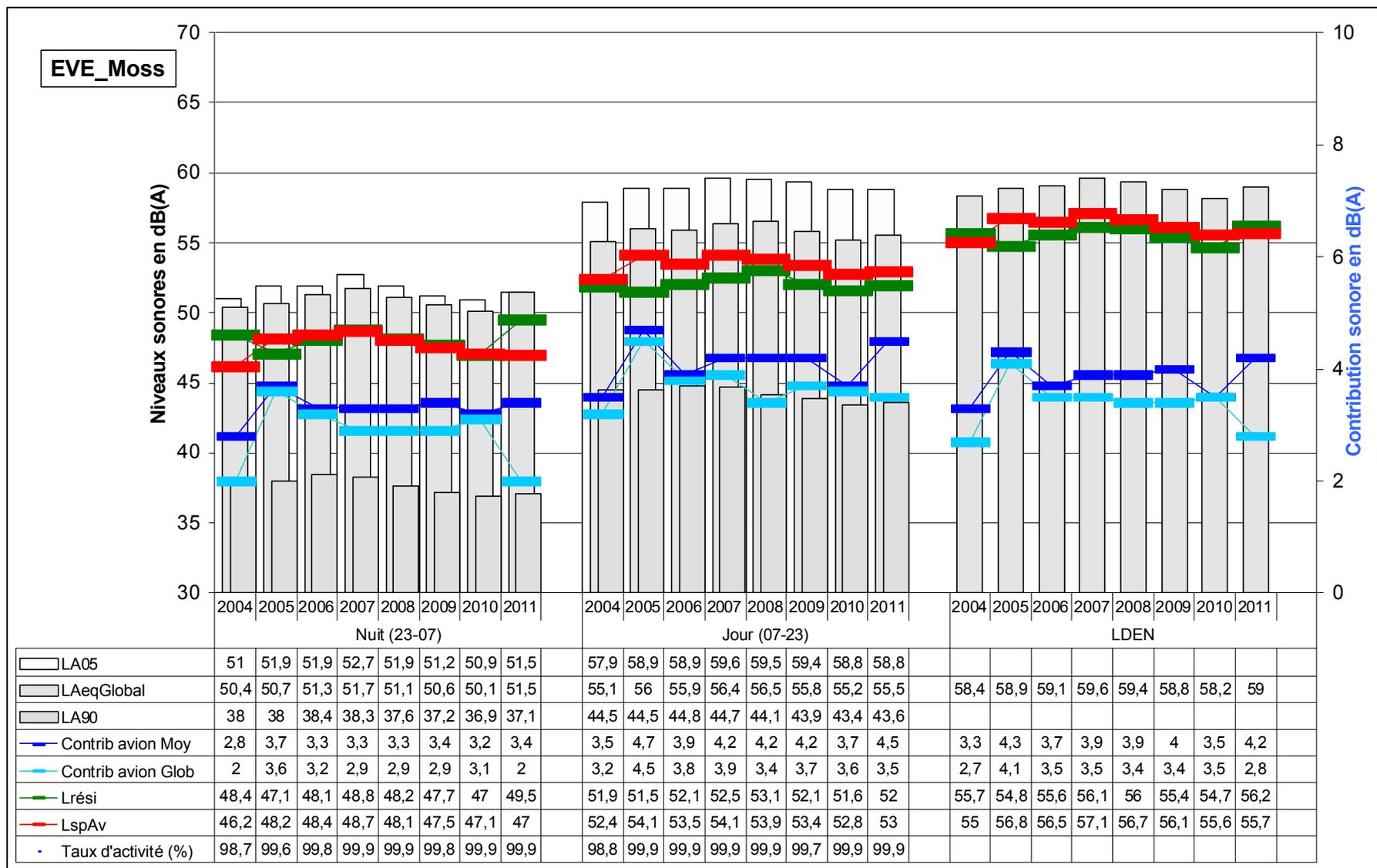


2.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax

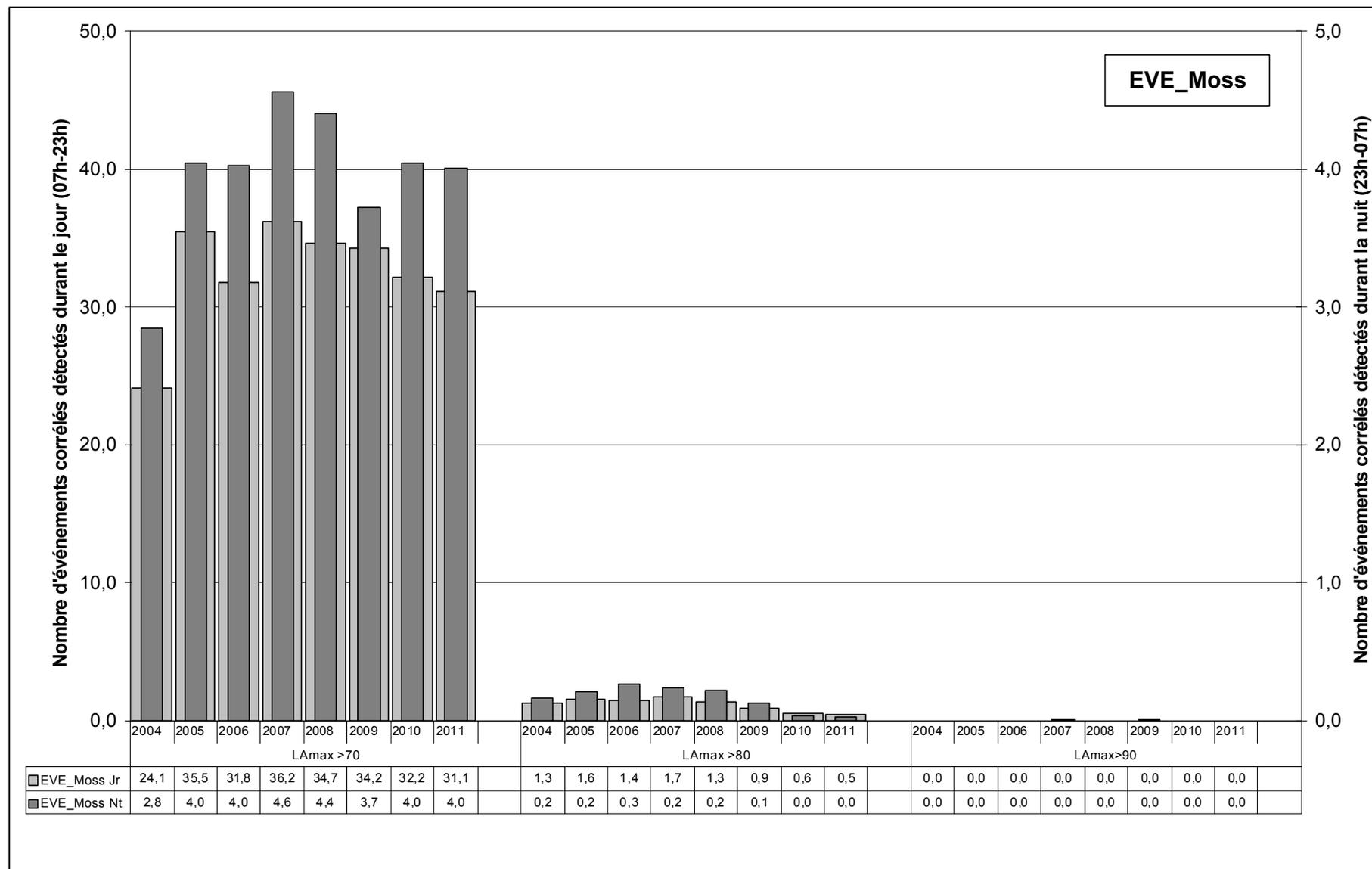


3. STATION DE MESURE EVE_MOSS, A EVERE

3.1. Indicateurs acoustiques annuels

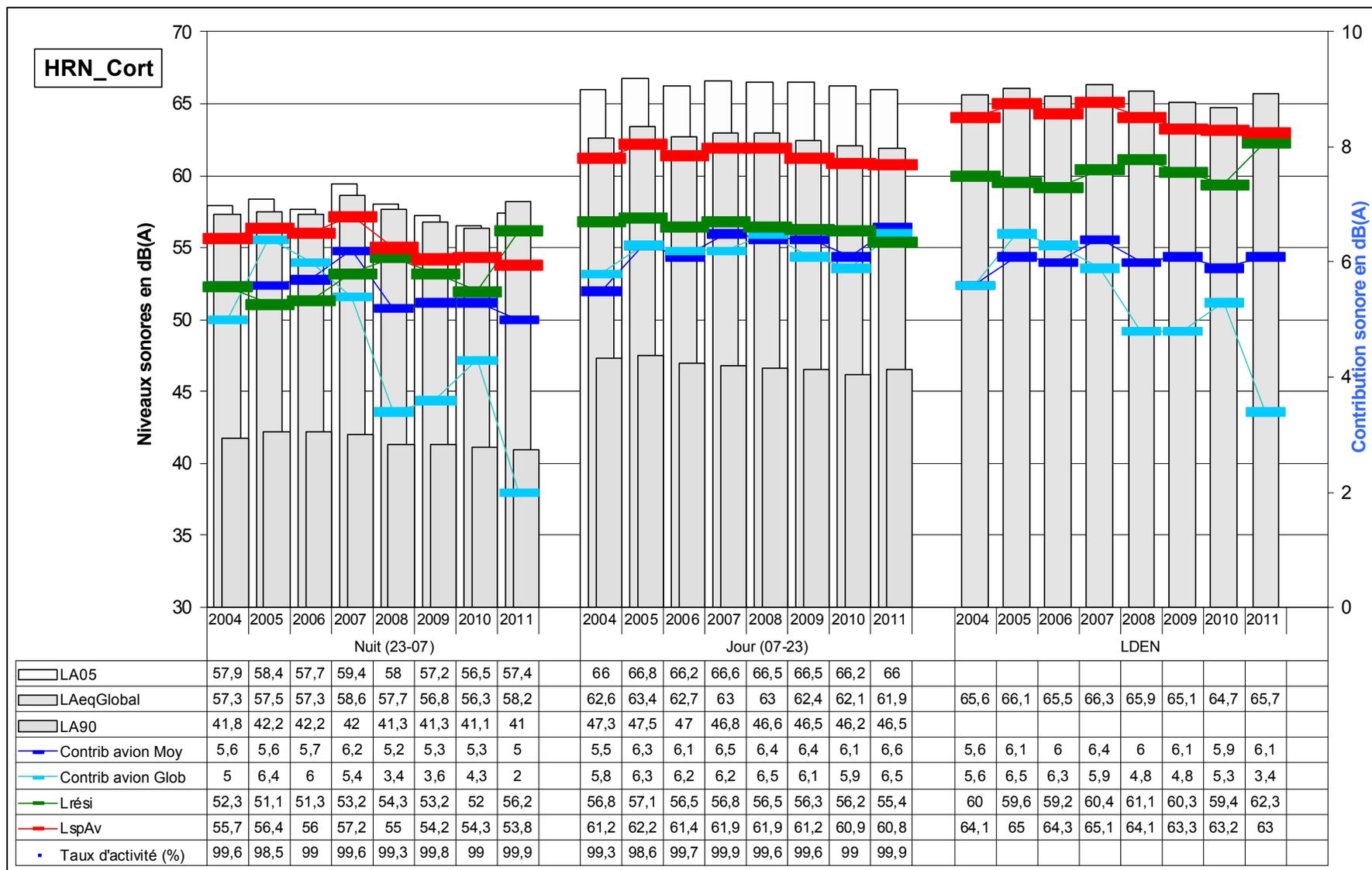


3.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax

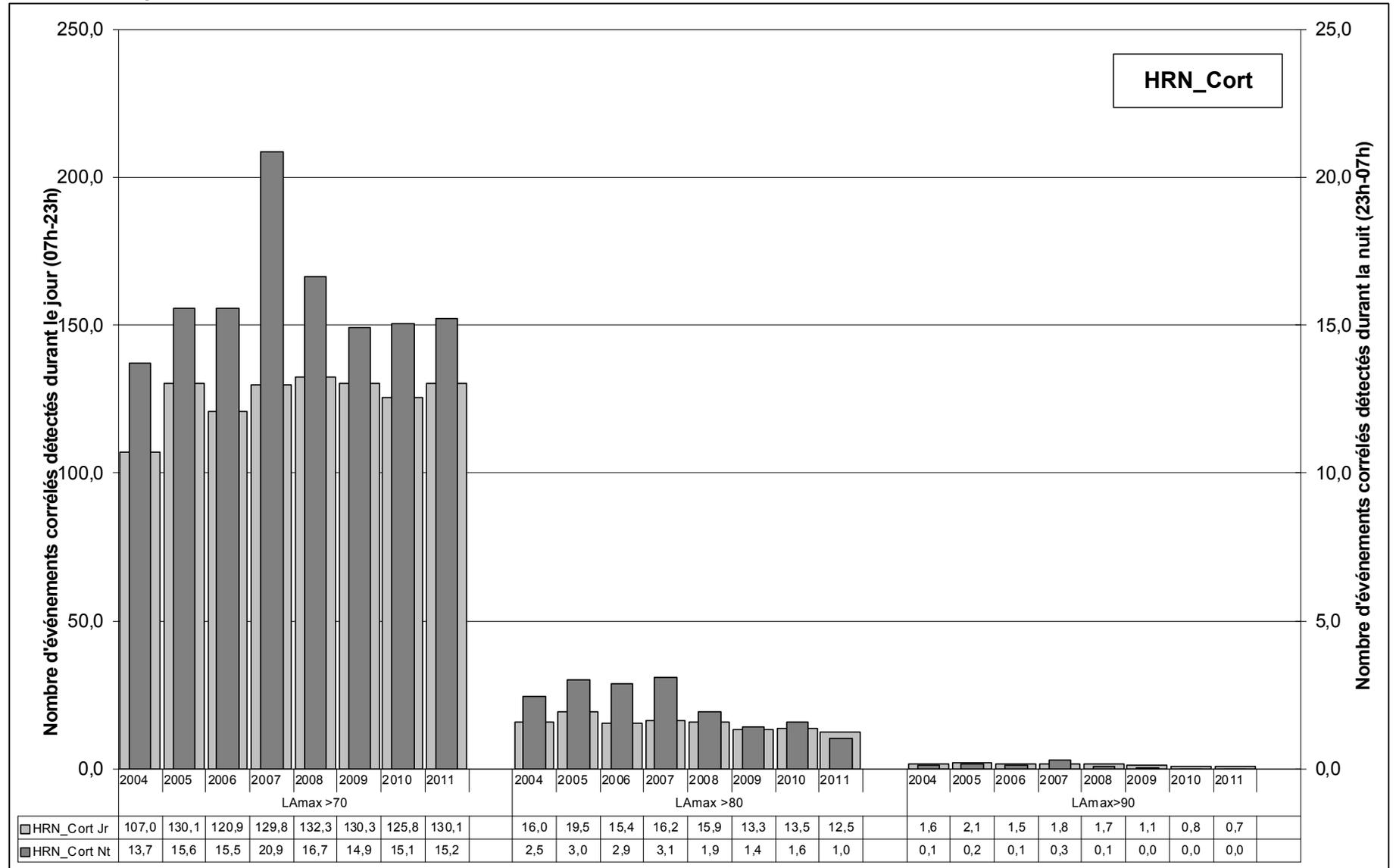


4. STATION DE MESURE HRN_CORT, A HAREN (BRUXELLES-VILLE)

4.1. Indicateurs acoustiques annuels

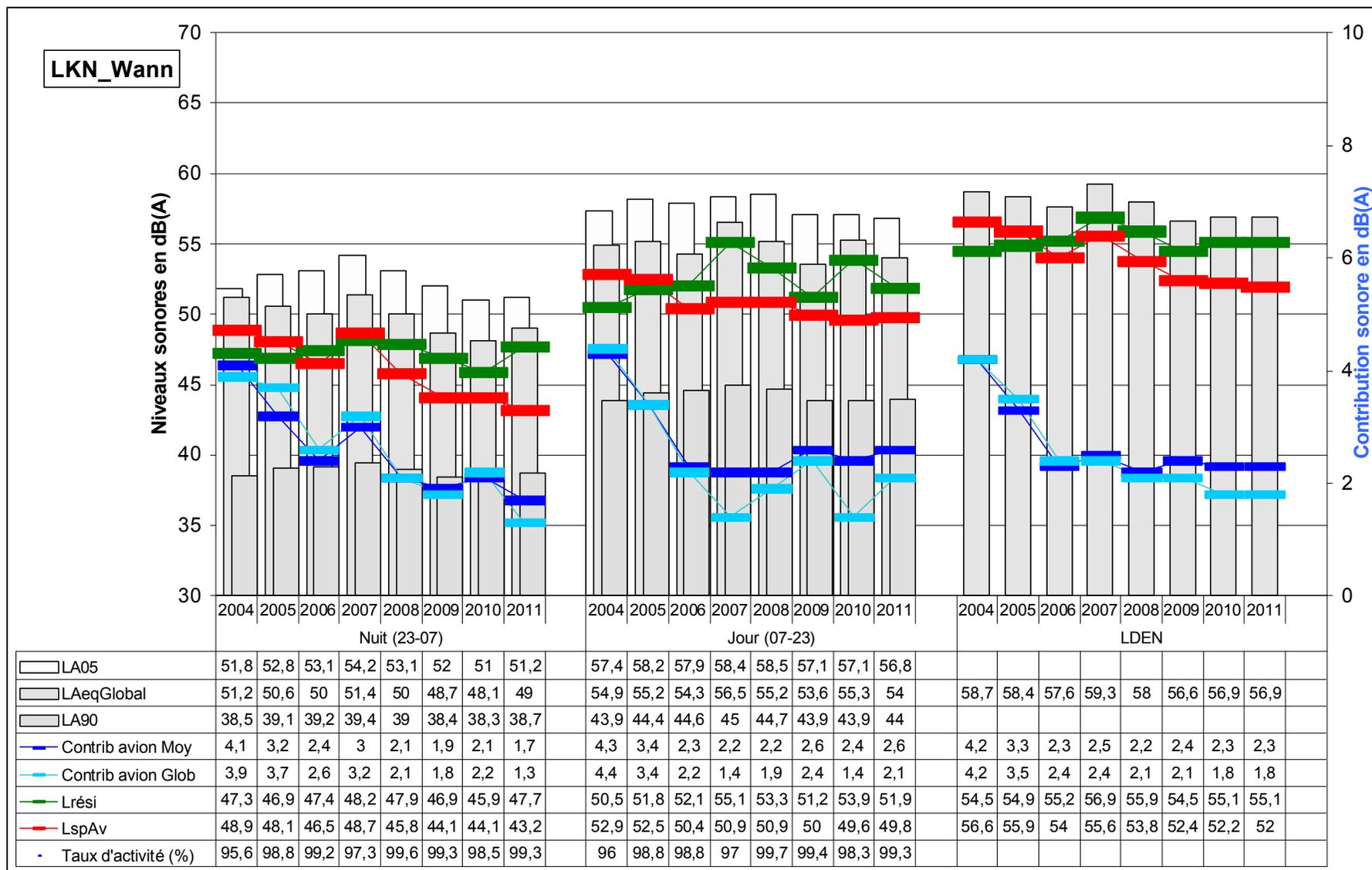


4.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax

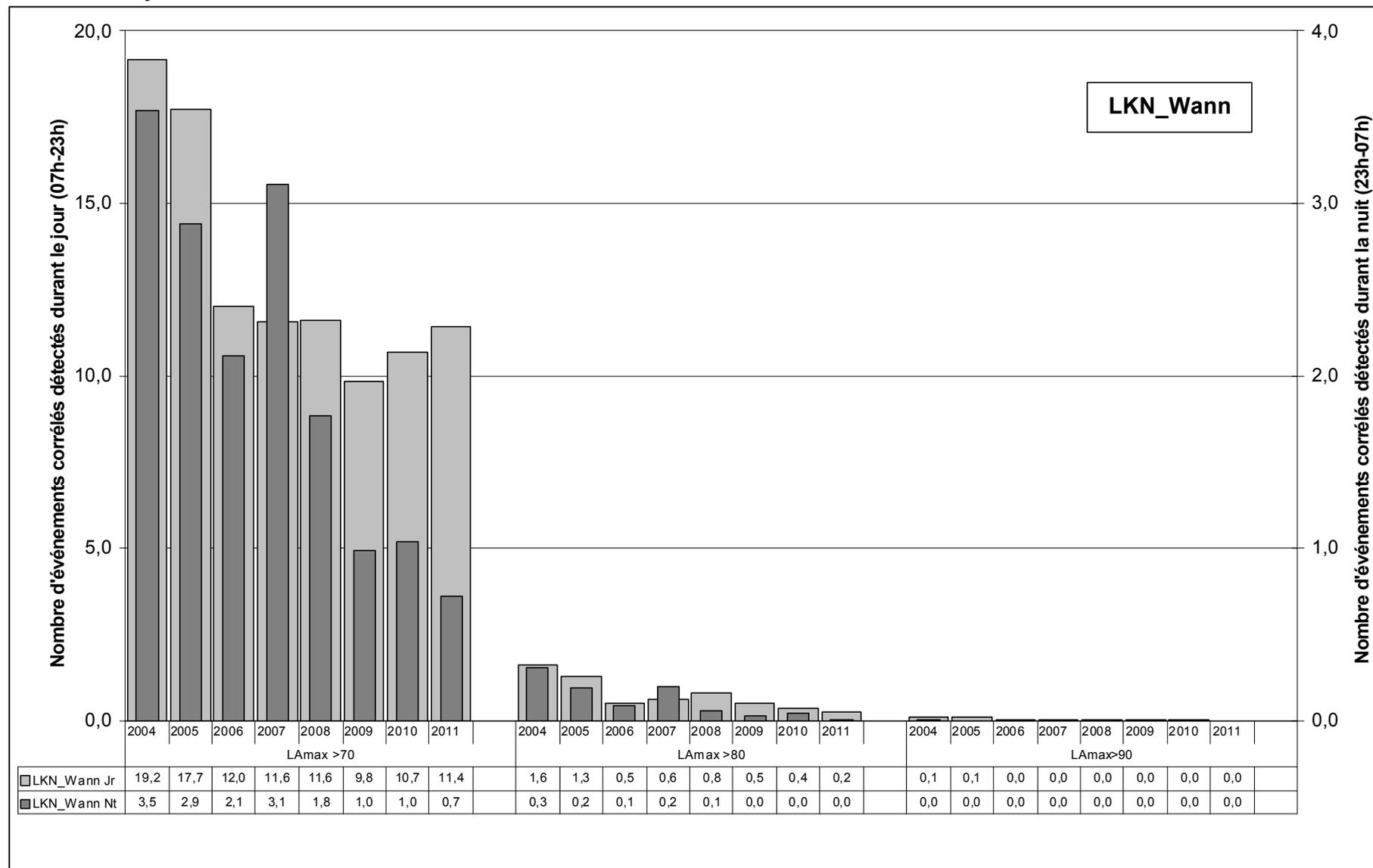


5. STATION DE MESURE LKN_WANN, A LAEKEN (BRUXELLES-VILLE)

5.1. Indicateurs acoustiques annuels

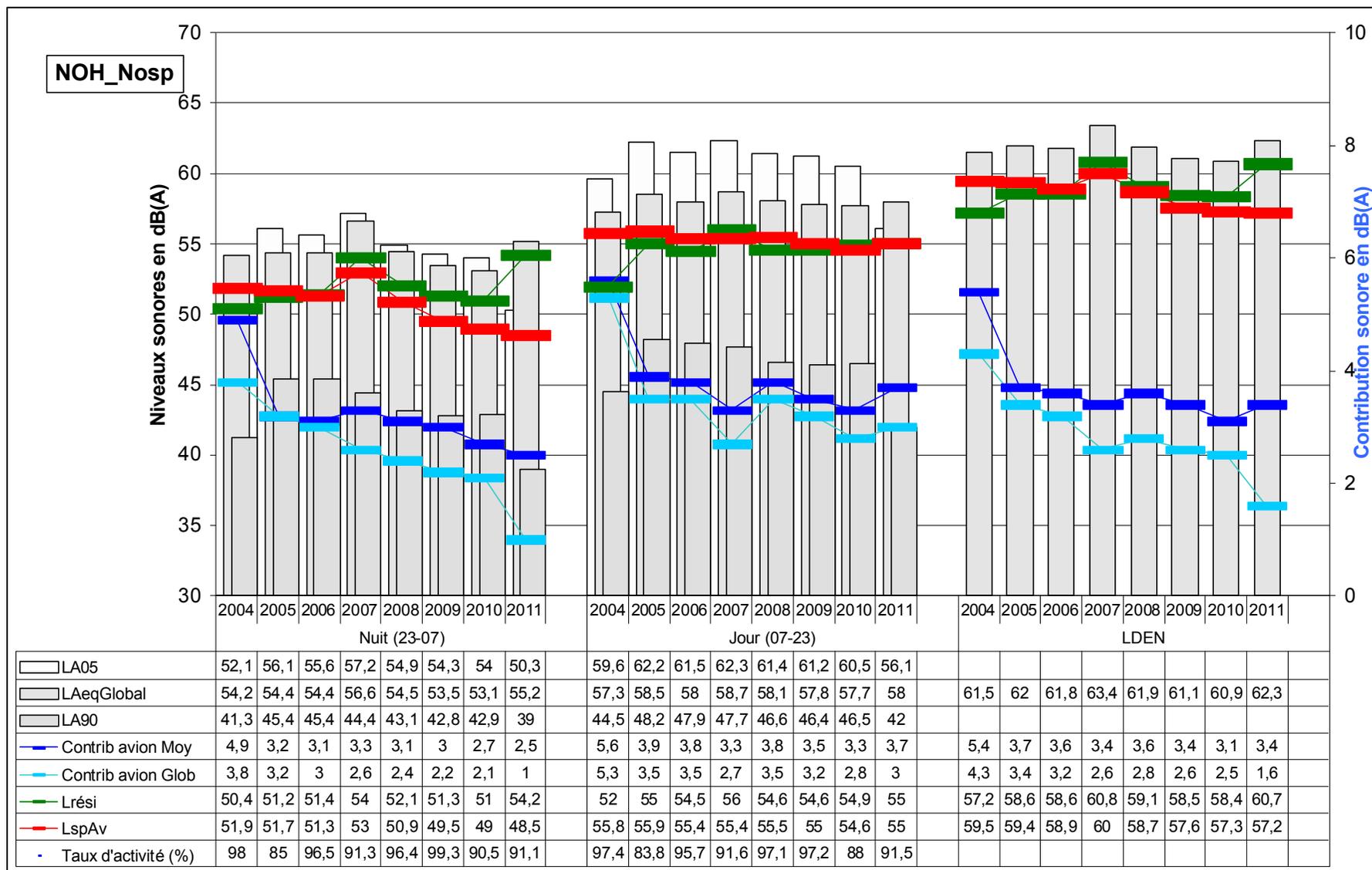


5.2. Distribution moyenne annuelle des LAm_{ax}

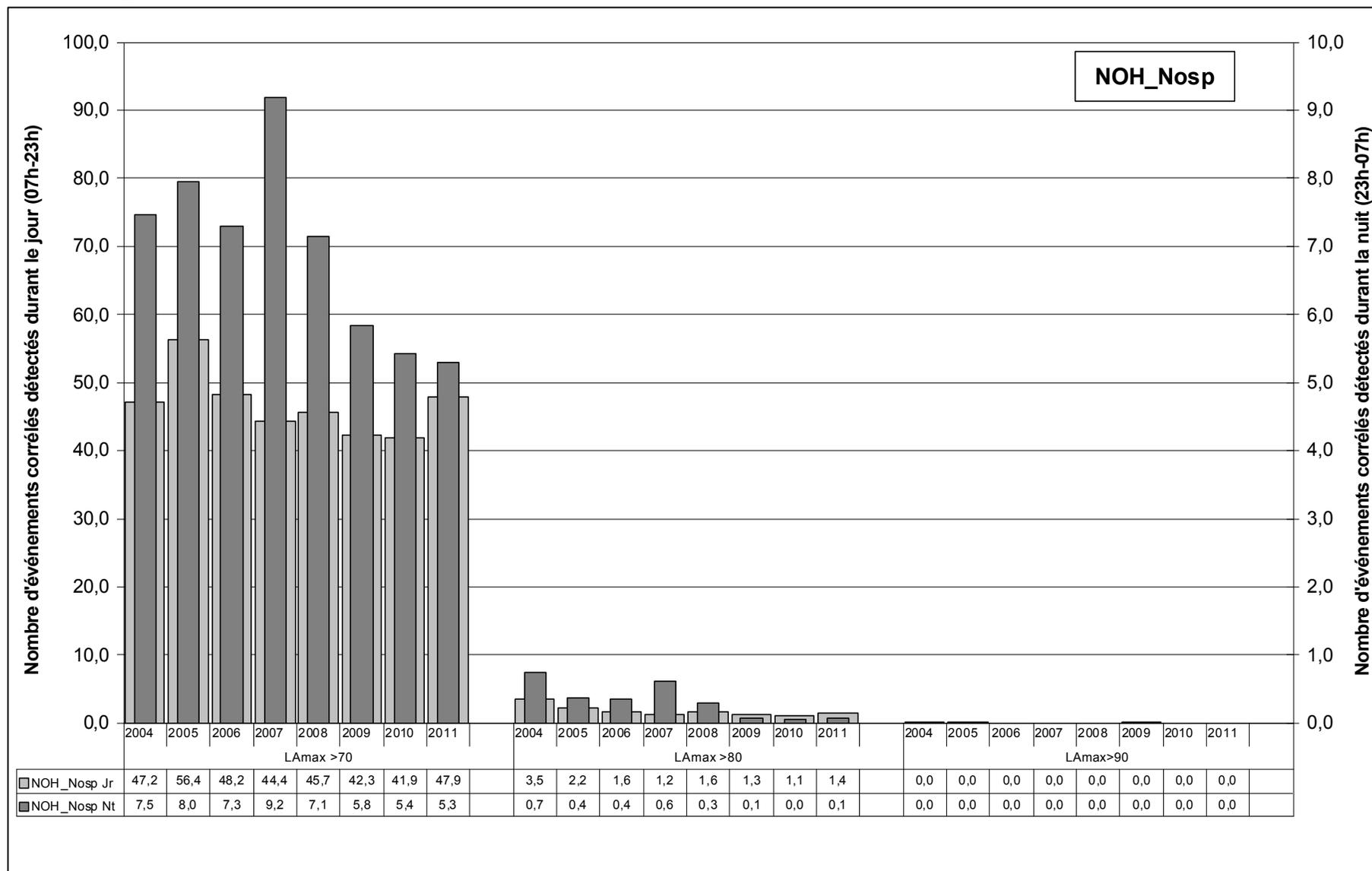


6. STATION DE MESURE NOH_NOSP, A NEDER-OVER-HEEMBEEK (BRUXELLES-VILLE)

6.1. Indicateurs acoustiques annuels

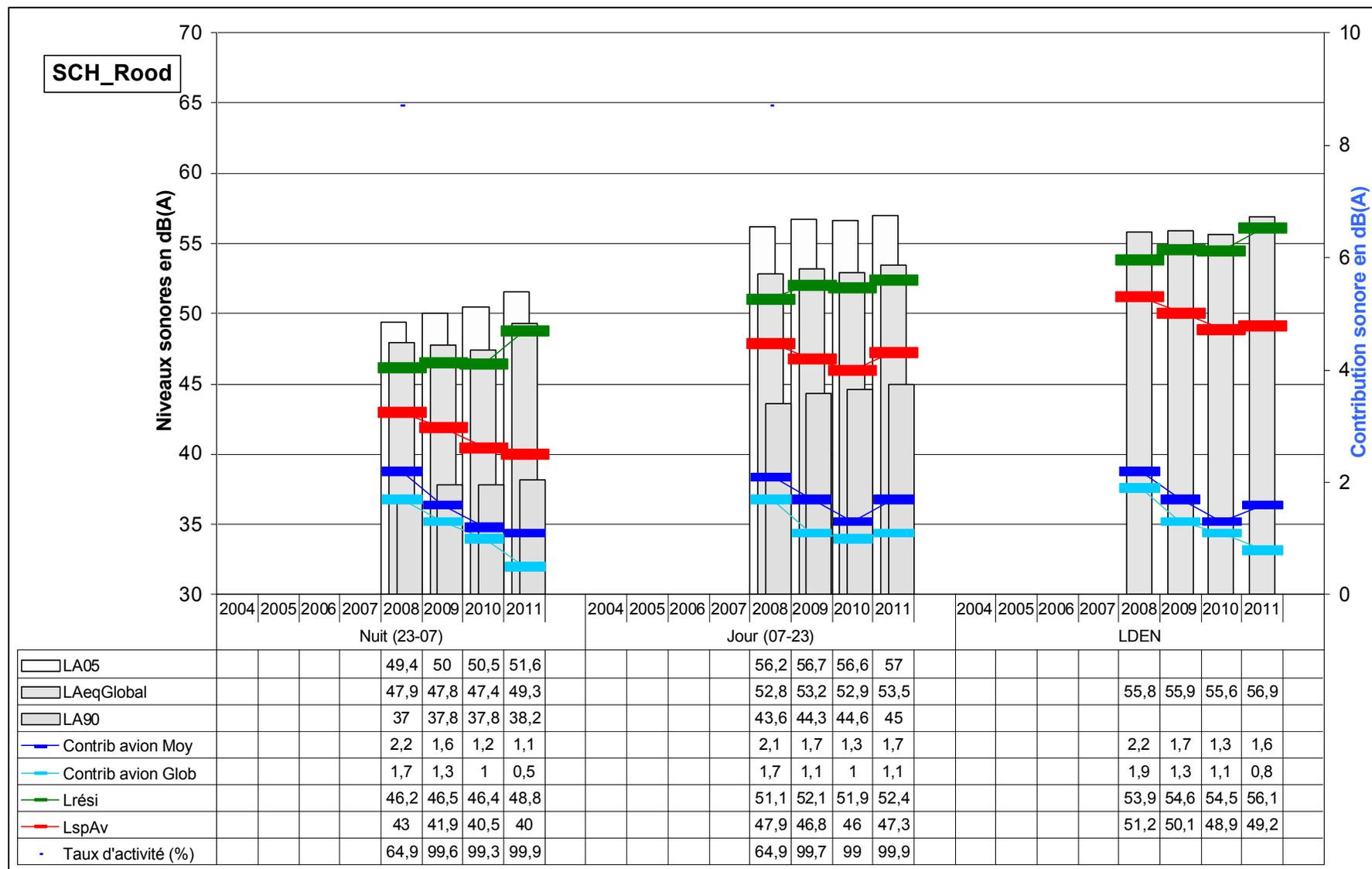


6.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax

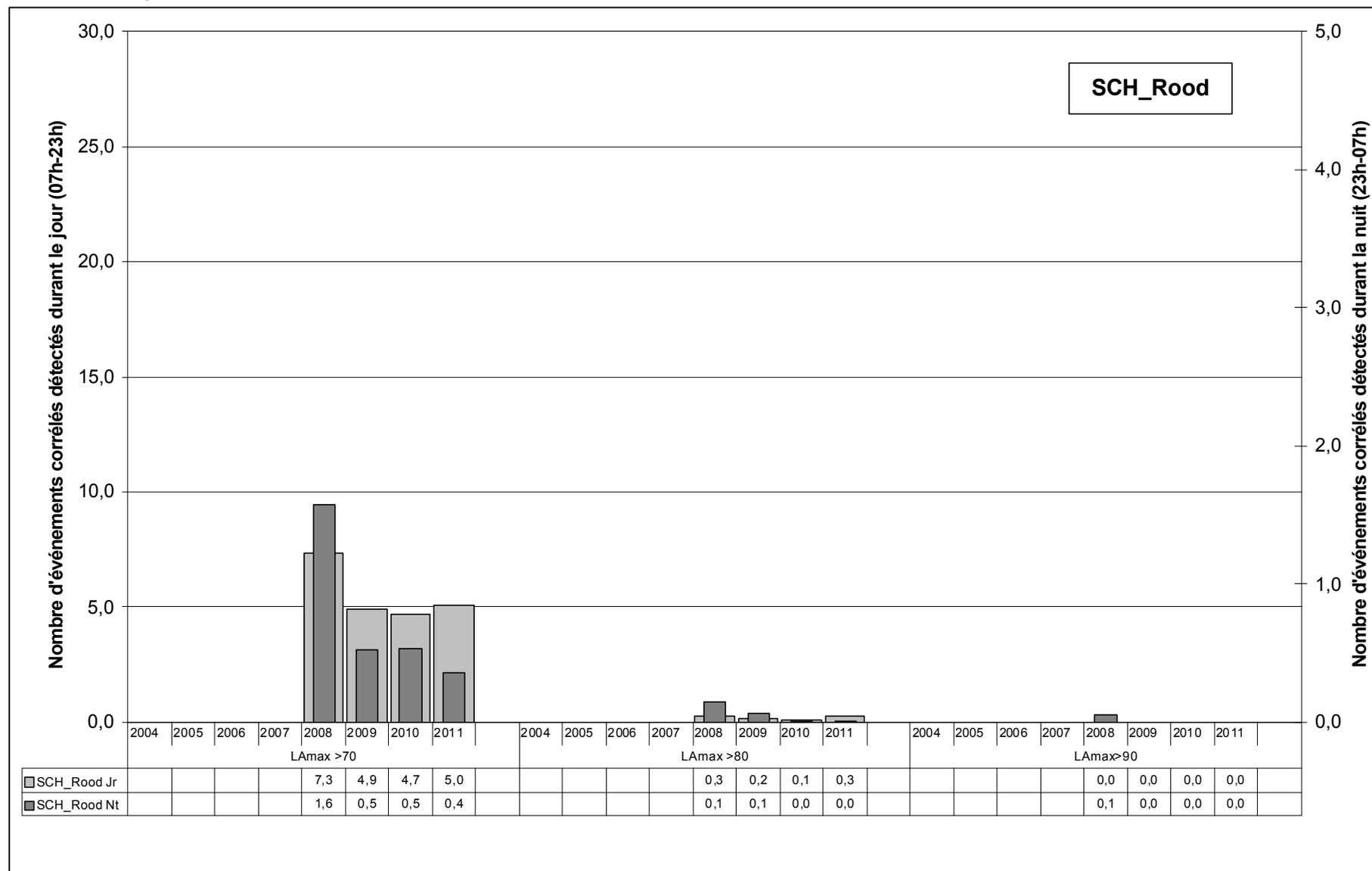


7. STATION DE MESURE SCH_ROOD, A SCHAERBEEK

7.1. Indicateurs acoustiques annuels

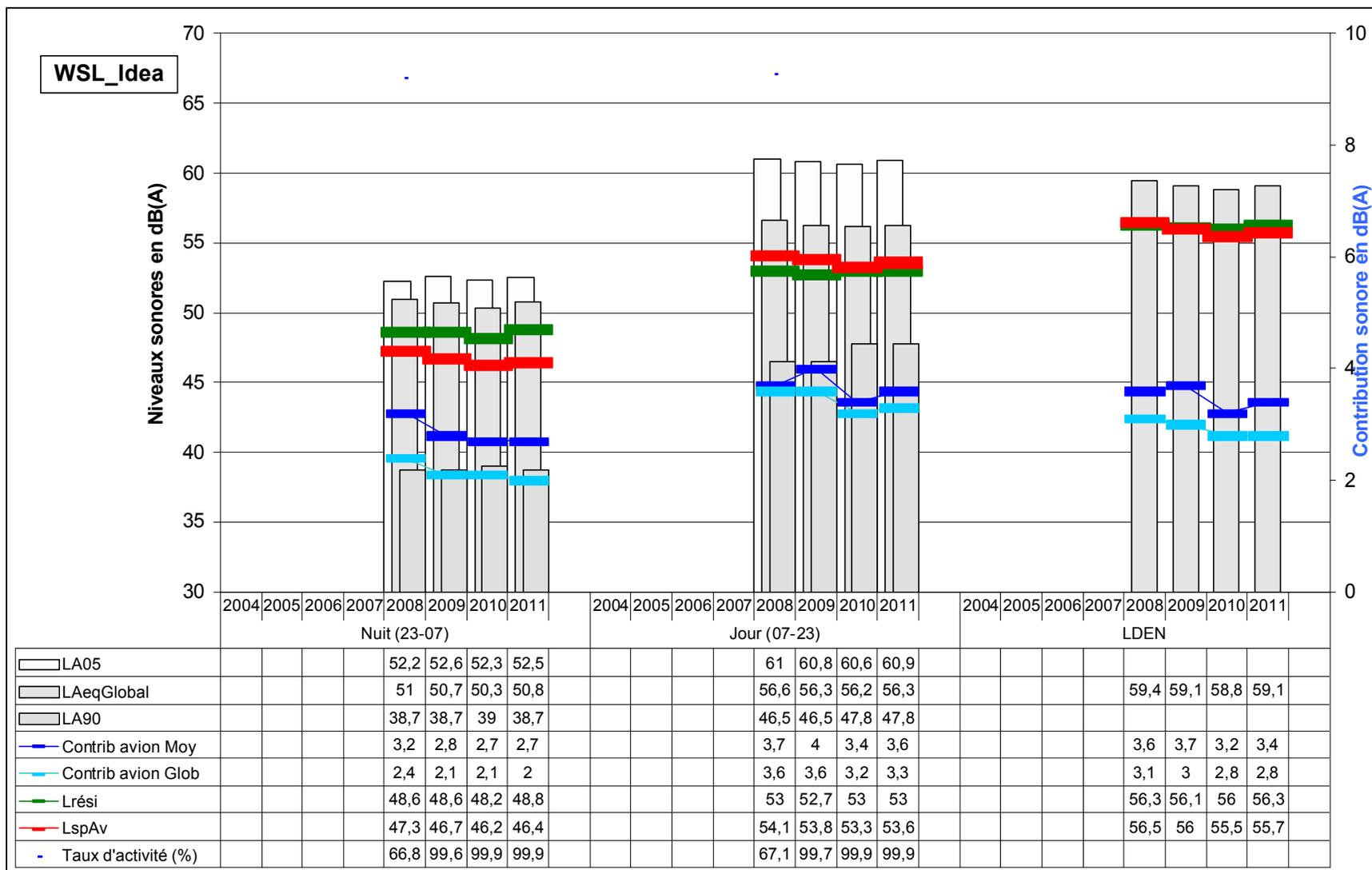


7.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax

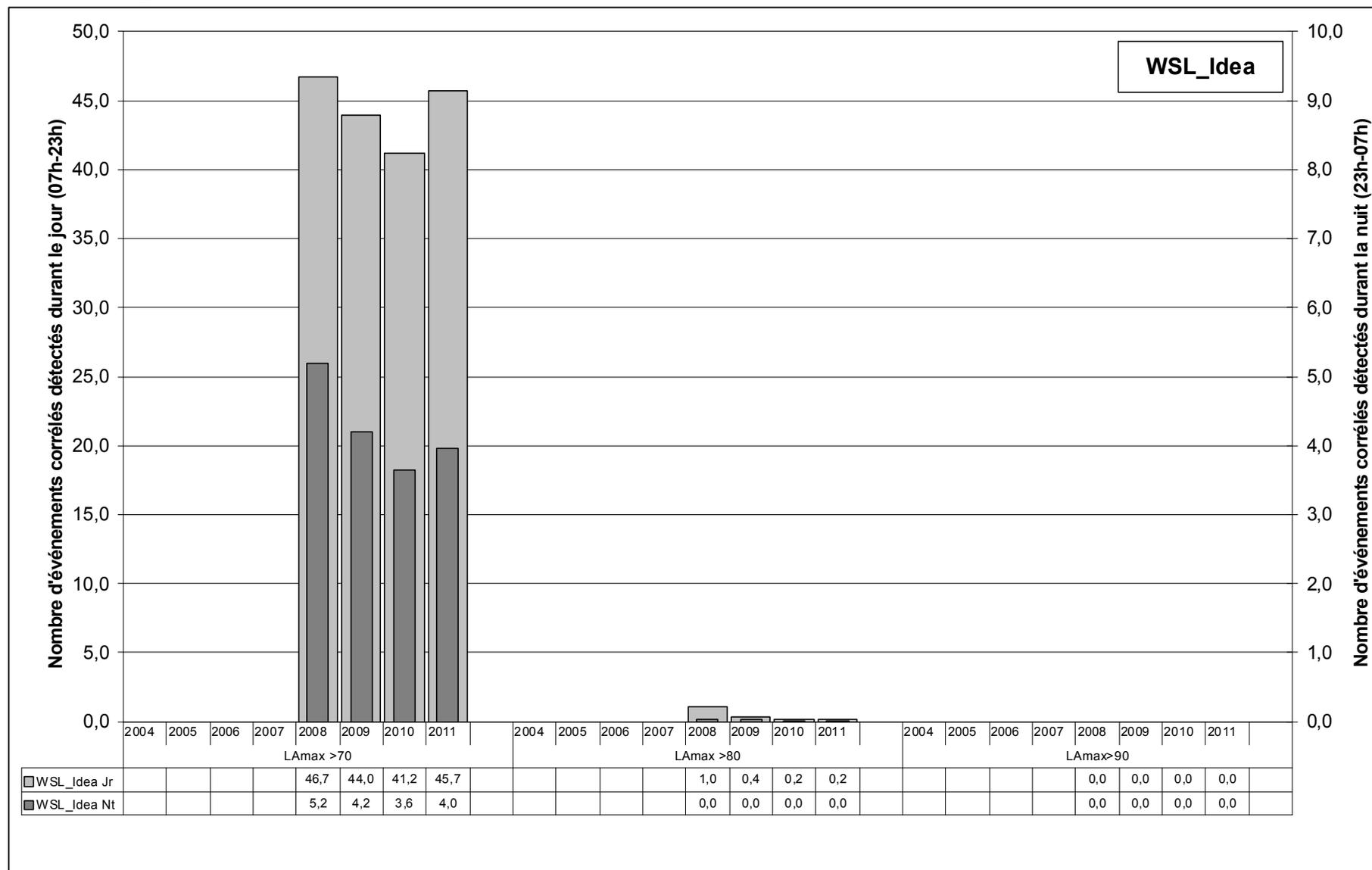


8. STATION DE MESURE WSL_IDEA, A WOLUWE-SAINT-LAMBERT

8.1. Indicateurs acoustiques annuels

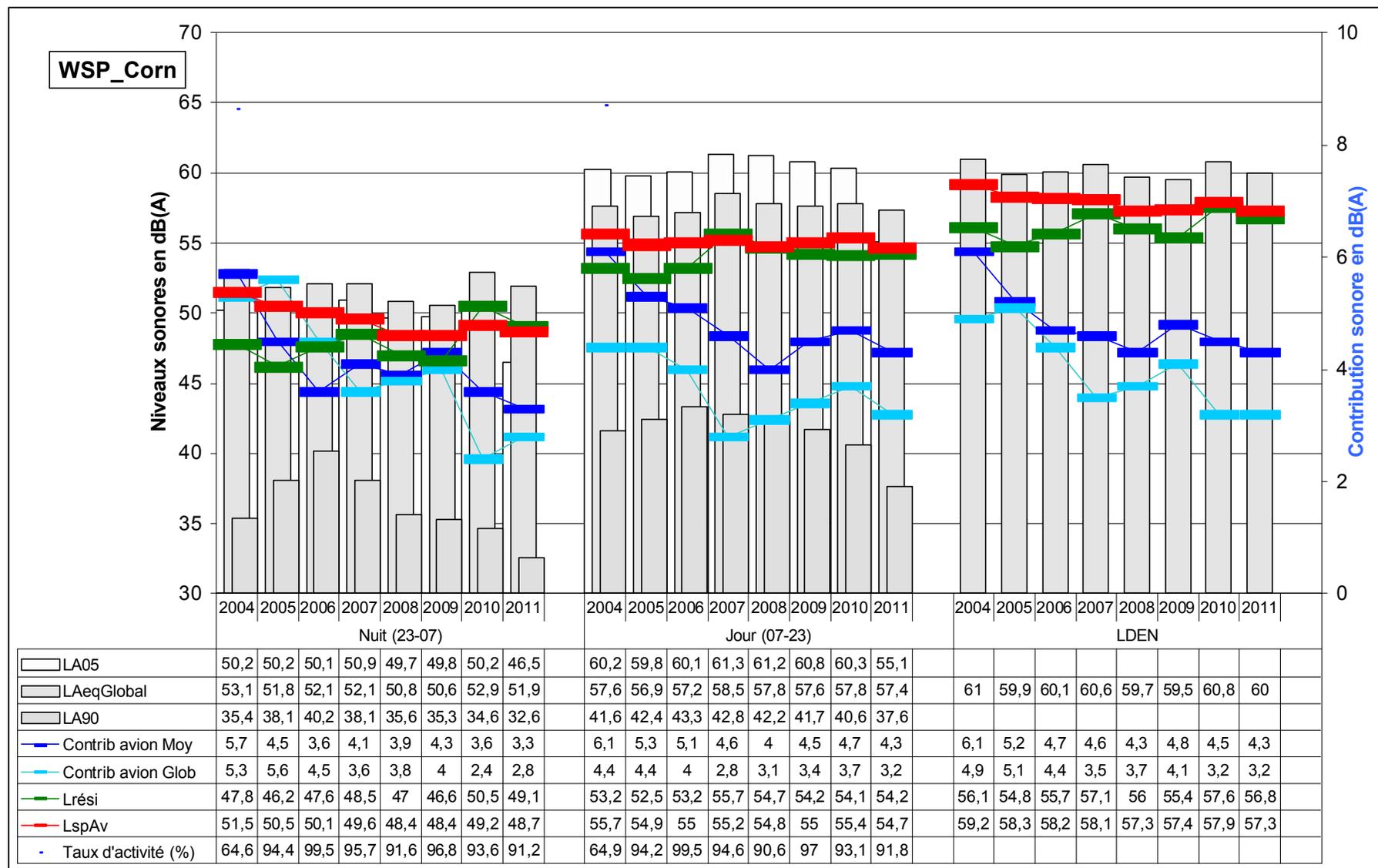


8.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax

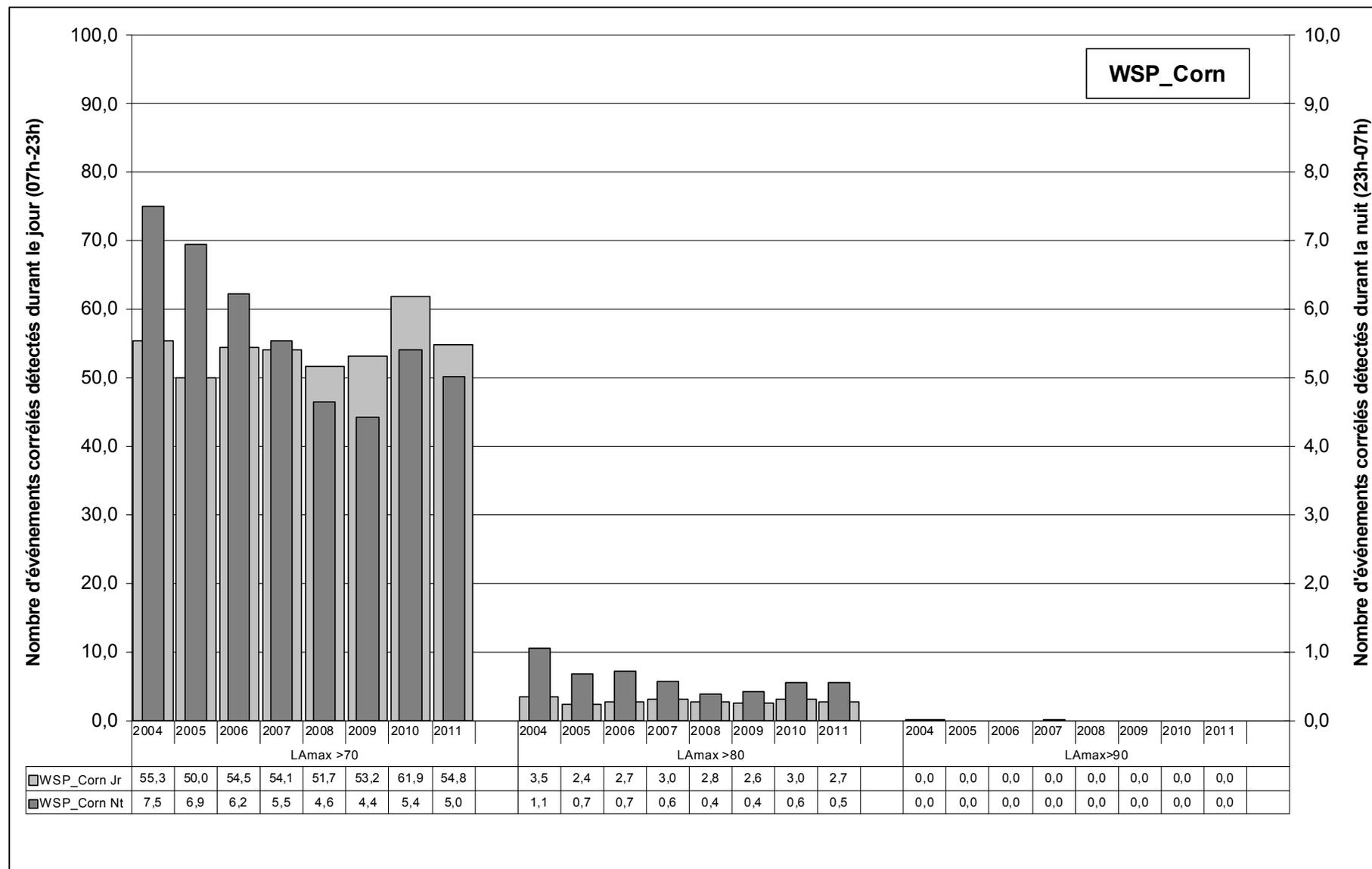


9. STATION DE MESURE WSP_CORN, A WOLUWE-SAINT-PIERRE

9.1. Indicateurs acoustiques annuels



9.2. Distribution moyenne annuelle des LAmax



4. EVOLUTION DES INDICES SPECIFIQUES AU BRUIT DES AVIONS ENTRE 2004 ET 2011

Station	Contribution globale « Nuit »	Contribution globale « Jour »	L DEN Lsp avion	L night Lsp avion	L Amax « Jour » > 70dB(A)	L Amax « Nuit » > 70dB(A)
BSA_Pauw	Faible : = 1 dB(A) Tendance générale : baisse depuis 2004 2011 < 2004 et 2011 < 2010	Faible : < 1 dB(A) Tendance générale: très légère hausse de 2004 à 2009 2011 > 2004 et 2011 = 2010	De 46.6 à 49.1 dB(A) Tendance générale : baisse depuis 2004 2011 < 2004 et 2011 < 2010	De 38.1 à 41.8 dB(A) Tendance générale : baisse depuis 2004 2011 < 2004 et 2011 < 2010	De 2 à 4 fois/jour Tendance générale : baisse de 2004 à 2010 2011 < 2004 et 2011 > 2010	< 1 fois/nuit Tendance générale : baisse depuis 2004 2011 < 2004 et 2011 < 2010
BXL_Houb	Faible : = 1 dB(A) Tendance générale : baisse jusqu'en 2009 2011 < 2004 et 2011 = 2010	Faible : < 1 dB(A) Tendance générale : stable jusqu'en 2010 2011 > 2004 et 2011 > 2010	De 48.2 à 50.2 dB(A) En baisse de 2005 à 2009 et hausse de 2009 à 2011 2011 < 2004 et 2011 > 2010	De 39.5 à 42.3 dB(A) En baisse de 2005 à 2009 et hausse de 2009 à 2011 2011 < 2004 et 2011 > 2010	Tendance générale : baisse de 2005 à 2010 De 4 à 6 fois/jour 2011 < 2004 et 2011 > 2010	Tendance générale : baisse de 2004 à 2009 < 1 fois/nuit 2011 < 2004 et 2011 = 2010
EVE_Moss	De 2 à 3.6 dB(A) Tendance générale : baisse depuis 2005 2011 = 2004 et 2011 < 2010	De 3.2 à 4.5 dB(A) Tendance générale : baisse depuis 2005 2011 > 2004 et 2011 < 2010	De 55 à 57.1 dB(A) En baisse de 2007 à 2010 2011 > 2004 et 2011 > 2010	De 46.2 à 48.7 dB(A) En baisse depuis 2007 2011 > 2004 et 2011 < 2010	En baisse depuis 2007 De 24 à 37 fois/jour 2011 > 2004 et 2011 < 2010	En baisse de 2007 à 2009 De 3 à 5 fois/nuit 2011 > 2004 et 2011 < 2010
HRN_Cort	De 2 à 6 dB(A) En baisse de 2005 à 2008 2011 < 2004 et 2011 < 2010	De 5.8 à 6.5 dB(A) +/--constant de 2005 à 2009 2011 > 2004 et 2011 > 2010	De 63.2 à 65.1 dB(A) En baisse depuis 2007 2011 < 2004 et 2011 < 2010	De 54.2 à 57.2 dB(A) En baisse de 2007 à 2009 2011 < 2004 et 2011 > 2010	Tendance générale : baisse de 2008 à 2010 De 107 à 132 fois/jour 2011 > 2004 et 2011 > 2010	En baisse depuis 2007 De 14 à 21 fois/nuit 2011 > 2004 et 2011 > 2010
LKN_Wann	De 1.3 à 3.9 dB(A) Variable depuis 2006 Tendance générale : baisse 2011 < 2004 et 2011 > 2010	De 1.4 à 4.4 dB(A) Variable depuis 2006 Tendance générale : baisse 2011 < 2004 et 2011 > 2010	De 52 à 56.6 dB(A) Tendance générale : baisse depuis 2004 2011 < 2004 et 2011 < 2010	De 43.2 à 48.9 dB(A) Tendance générale : baisse depuis 2004 2011 < 2004 et 2011 < 2010	En baisse de 2004 à 2009 et en hausse de 2009 à 2011 De 10 à 19 fois/jour 2011 < 2004 et 2011 > 2010	Tendance générale : baisse depuis 2004 De 1 à 4 fois/nuit 2010 < 2004 et 2011 < 2010
NOH_Nosp	De 1 à 3.8 dB(A) Tendance générale : baisse depuis 2004 2011 < 2004 et 2011 < 2010	De 3 à 5.3 dB(A) Tendance générale : baisse depuis 2004 2011 < 2004 et 2011 > 2010	De 57.2 à 60 dB(A) En baisse depuis 2007 2011 < 2004 et 2011 < 2010	De 48.5 à 53 dB(A) En baisse depuis 2007 2011 < 2004 et 2011 < 2010	Tendance générale : baisse de 2005 à 2010 De 42 à 57 fois/jour 2011 > 2004 et 2011 > 2010	En baisse depuis 2007 De 5 à 9 fois/nuit 2011 < 2004 et 2011 < 2010
SCH_Rood Mis en service le 13/05/2008	De 0.5 à 1.7 dB(A) En baisse depuis 2008 2011 < 2008 et 2011 < 2010	De 1 à 1.7 dB(A) En baisse de 2008 à 2010 2011 < 2008 et 2011 > 2010	De 48.9 à 51.2 dB(A) En baisse de 2008 à 2010 2011 < 2008 et 2011 > 2010	De 40 à 43 dB(A) En baisse depuis 2008 2011 < 2008 et 2011 < 2010	En baisse de 2008 à 2010 De 5 à 7 fois/jour 2011 < 2008 et 2011 > 2010	En baisse depuis 2008 De 0.5 à 2 fois/nuit 2011 < 2008 et 2011 < 2010
WSL_Idea Mis en service le 24/04/2008	De 2 à 2.4 dB(A) En baisse depuis 2008 2011 < 2008 et 2011 < 2010	De 3.2 à 3.6 dB(A) En baisse de 2008 à 2010 2011 < 2008 et 2011 > 2010	De 55.5 à 56.5 dB(A) En légère baisse de 2008 à 2010 2011 < 2008 et 2011 > 2010	De 46.2 à 47.3 dB(A) En légère baisse de 2008 à 2010 2011 < 2008 et 2011 > 2010	En baisse de 2008 à 2010 De 41 à 47 fois/jour 2011 < 2008 et 2011 > 2010	En baisse de 2008 à 2010 De 3 à 5 fois/nuit 2011 < 2008 et 2011 > 2010
WSP_Corn	De 2.4 à 5.6 dB(A) Tendance générale : baisse de 2004 à 2010 2011 < 2004 et 2011 > 2010	De 2.8 à 4.4 dB(A) En baisse de 2004 à 2007 et hausse de 2007 à 2010 2011 < 2004 et 2011 < 2010	De 57.3 à 59.2 dB(A) En baisse de 2004 à 2008, légère hausse de 2008 à 2010 et ensuite légère baisse 2011 < 2004 et 2011 < 2010	De 48.4 à 51.5 dB(A) En baisse de 2004 à 2009, hausse de 2009 à 2010 et ensuite légère baisse 2011 < 2004 et 2011 < 2010	+/- constant de 2004 à 2009 En hausse de 2009 à 2010 De 50 à 62 fois/jour 2011 > 2004 et 2011 < 2010	En baisse de 2004 à 2009 De 4 à 8 fois/nuit 2011 < 2004 et 2011 < 2010



5. CONCLUSIONS

Les incidences sonores essentiellement liées aux activités aéroportuaires de l'aéroport de Zaventem ont été évaluées sur base des relevés acoustiques collectés en continu de 2004 à 2011.

Cette analyse vise à caractériser d'un point de vue acoustique chaque point de mesure afin de disposer de valeurs objectives sur base desquelles :

- la gêne engendrée par le trafic aérien peut être objectivée ;
- l'impact acoustique du trafic aérien peut être quantifié en validant la cartographie du bruit du trafic aérien.

Sur base de l'analyse des mesures collectées entre 2004 et 2011 on observe que la tendance vers une diminution des nuisances sonores, déjà observée en 2009 et 2010, se confirme pour la plupart des stations de mesures.

Toutefois, on observe aussi une augmentation sensible des nuisances sonores durant l'année 2011 par rapport à l'année 2010. Cette augmentation apparaît principalement pour les périodes diurnes et pour les stations influencées par les atterrissages par la piste 02 et les décollages par la piste 25R utilisant les routes traversant la région bruxelloise.



Rédaction: Bruxelles Environnement, Division Autorisations et partenariats, Sous-division Actions intégrées, Département Bruit, Service données Bruit

Editeurs responsables: J.-P. Hannequart & E. schamp – Gulledelle 100 – 1200 Bruxelles