

OBJET : « 2018/4372/A – Observations sur l'étude ENVISA ».

A l'attention du Bureau ENVISA

Par mail : info@env-isa.com

1. Concernant les cartographies, la Commune de Woluwe Saint Pierre ne dispose pas des compétences techniques pour les examiner et les contrôler.

Il n'en demeure pas moins que la Commune s'étonne de ces cartographies qui ne semblent pas refléter pas la réalité des nuisances subies par les habitants. Ces nuisances doivent être appréciées au regard de plusieurs paramètres (niveaux sonores, mais aussi nombre de passages, moment des passages, évolution des paramètres de vols au fil des années et donc des nuisances, situation sonore des zones habitables indépendamment du bruit des avions...).

A ce sujet, la Commune rappelle les nuisances causées par les atterrissages en piste 01, de jour comme de nuit, avec des niveaux sonores très élevés et dans des quantités sensiblement trop importantes compte tenu de l'application actuelle des composantes de vent dans un système de PRS (cfr. évolution des composantes de vent et calcul des rafales et cfr. les relevés du sonomètre « *BALI* » de Bruxelles-Environnement).

La Commune rappelle aussi qu'elle est également survolée par les décollages « *virage gauche* » qui représentent environ 40% de l'ensemble des mouvements de l'aéroport. Au-delà des niveaux sonores suscités par ces décollages, c'est donc leur nombre qui interpelle.

A titre d'exemple, durant l'année 2017, l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National a généré 118.945 décollages et 117.658 atterrissages, soit un total de 236.603 mouvements aériens¹.

Parmi ceux-ci, pas moins de 56.657 mouvements aériens ont impliqué un survol de Woluwe-Saint-Pierre (soit 24% du total des mouvements aériens) :

- 46.285 avions décollant depuis la piste 25R ont emprunté le virage à gauche, qui passe au-dessus de WSP ;
- 10.372 avions ont atterri sur la piste 01 en traversant WSP.

En d'autres termes, WSP a subi un quart des mouvements aériens générés par l'exploitation de l'aéroport.

A ce stade, à Bruxelles-Environnement et à ENVISA, le soin d'examiner et revoir ces cartographies et, plus fondamentalement, d'examiner la situation actuelle en termes de nuisances sonores, sans préjudice de la possibilité, pour la commune, de consulter un expert technique.

Ces observations sont donc formulées sans préjudice de celle que nous pourrions formuler par la suite, préalablement au dépôt du rapport, compte tenu de l'état d'analyse des solutions alternatives et compte tenu de l'évolution des cartographies.

¹ Nous supposons qu'il s'agit d'informations connues du Bureau ENVISA et restons à sa disposition, le cas échéant, pour les documenter.

2. Conformément à la demande du Tribunal, nous ne formulons pas à ce stade les observations que nous souhaiterions adresser au Bureau ENVISA au sujet de l'étude, notamment concernant l'examen effectif et complet des solutions alternatives.

Nous relevons cependant d'emblée que la note que nous avons déposée initialement n'a pas été correctement intégrée dans la précédente étude et espérons qu'elle le sera à présent.

Nous constatons également que l'étude doit encore sensiblement évoluer au sujet notamment des composantes de vent et nous nous interrogeons sur la nécessité pour ENVISA de s'adjoindre les services d'un expert indépendant à ce sujet (une composante de 8 nœuds est-elle réellement déconseillée alors qu'elle a été appliquée pendant des années ? la prise en compte des rafales ne doit-elle pas évoluer, notamment pour correspondre aux normes OACI ? ...).

Au-delà des composantes de vent, c'est l'ensemble des solutions alternatives qui devront à présent être précisément analysées (vols de nuits, rallongement de pistes, suppression de vols cargo, ...).

Nous souhaiterions donc pouvoir rencontrer le bureau ENVISA ultérieurement, à ce sujet.

Nous vous prions d'agréer l'expression de nos respectueuses salutations.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benoît Cerexhe', with a small mark to the right.

Benoît Cerexhe
Bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre