

# INDICATEUR : $L_{DEN}$ LIÉ AU TRAFIC AÉRIEN

## THEME : BRUIT

---

### 1 INTERET ET ELEMENTS D'INTERPRETATION DE L'INDICATEUR

#### Question posée par l'indicateur :

Quelle est la répartition spatiale des niveaux sonores globaux ( $L_{den}$ ) liés au trafic aérien ?

#### Contextualisation de l'indicateur :

- Problématique environnementale sous-tendue par l'indicateur : gestion de la gêne acoustique liée au trafic aérien et identification des zones problématiques.
- Choix de l'indicateur : Le choix de l'indicateur est intimement lié à une harmonisation réalisée à l'échelle de l'Union Européenne, afin de faciliter les échanges et les comparaisons.
- Contexte bruxellois : Cette problématique est abordée dans le cadre de la planification en RBC, cf. en particulier le plan bruit 2008-2013 (second plan bruit élaboré).  
L'indicateur  $L_{den}$  lié au trafic aérien a été calculé pour la 1<sup>ère</sup> fois pour l'année de référence 2004 (à l'occasion du 1<sup>er</sup> plan Bruit), puis pour 2006 (à l'occasion de la parution de « l'atlas bruit » des transports terrestres), 2009, 2010 et 2011.

Mais la plus grande prudence s'impose dans la comparaison entre ces résultats compte tenu des différences importantes au niveau des méthodologies et outils employés. Au niveau méthodologique par exemple, seules des routes théoriques sont considérées dans le modèle de 2004 tandis que des corrections (visant à se rapprocher des routes réelles) sont apportées à certaines d'entre elles dès 2006. En outre, plusieurs logiciels de modélisation sont à l'origine des différentes versions du cadastre (IMMI en 2004 et 2006, CadnaA ensuite).

#### Objectifs quantitatifs à atteindre et, le cas échéant, statut :

- Organisation Mondiale de la Santé : Les valeurs guides (correspondant à un objectif de qualité de l'environnement sonore vers lequel on doit tendre pour obtenir une situation acoustique satisfaisante – non contraignant) sont exprimées en niveau d'énergie équivalent ( $L_{Aeq}$ ) et non en  $L_{den}$  :
  - en journée et en soirée, à l'extérieur des habitations, un  $L_{Aeq}$  de 55 dB(A) correspond au seuil à partir duquel une « forte gêne » est ressentie à l'intérieur des habitations, et 50 dB(A) au seuil à partir duquel cette gêne est « modérée ».
  - la nuit, à l'extérieur des habitations, un  $L_{Aeq}$  de 40 dB(A) perturbe le sommeil et à 45 dB(A), les perturbations sur le sommeil sont jugées modérées à fortes.
- Au niveau de la RBC :
  - Application du seuil d'intervention en matière de bruit global, i.e. toutes sources de bruit confondues (correspondant au seuil à partir duquel la situation acoustique des populations résidentielles est considérée comme tout à fait intolérable et nécessite une intervention des pouvoirs publics en vue de limiter le dépassement et sa portée – non contraignant) :  $L_{den}$  extérieur de 68 dB(A).
  - Les normes définies dans l'AGRBC du 27 mai 1999 relatif au bruit des avions ne concernent pas un  $L_{den}$  mais des niveaux d'énergie équivalents ( $L_{Aeq}$ , pour les périodes 7h à 23h et 23h à 7h) et un indicateur évènementiel (SEL Sound Exposure Level). Elles sont établies pour trois zones concentriques délimitées par des arcs de cercle de 10 km et 12 km centrés sur une balise située dans l'axe de la piste 25L / 07R au nord-est de l'aéroport. De la zone la plus éloignée à la plus proche de l'aéroport, les niveaux de bruit équivalent ( $L_{Aeq}$  par période) sont respectivement de :
    - 55, 60 et 65 dB(A) de 7h à 23h,
    - 45, 50 et 55 dB(A) de 23h à 7h.et les niveaux SEL (par passage d'avions) sont respectivement de :
    - 80, 90 et 100 dB(A) de 7h à 23h,
    - 70, 80 et 90 dB(A) de 23h à 7h.

### Autres commentaires :

- L'évaluation des nuisances acoustiques liées au transport aérien correspond à une modélisation qui respecte les prescriptions de la directive européenne 2002/49/EC relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement.
- La mise en œuvre de cette directive repose en effet sur la détermination cartographique de l'exposition au bruit établie selon des méthodes communes et, prioritairement, pour les grandes agglomérations, les grands axes routiers et les grands aéroports. Les cartes de bruit stratégiques doivent se baser sur l'utilisation d'indicateurs de bruit harmonisés :  $L_{den}$  (day-evening-night equivalent level), pour évaluer la gêne ressentie, et  $L_n$  (night equivalent level), pour évaluer les perturbations sur le sommeil. A cette fin, des recommandations sont faites quant aux méthodes de modélisation (Annexe II de la Directive 2002/49/CE).

## 2 FONDEMENTS METHODOLOGIQUES

### Définition :

L'indicateur  $L_{den}$  (day-evening-night, soit jour-soir-nuit) correspond au niveau de bruit pondéré sur une période de 24h, évalué à partir des niveaux de bruit équivalents  $L_d$  (day, 7h-19h),  $L_e$  (evening, 19h-23h) et  $L_n$  (night, 23h-7h) calculés indépendamment. Les niveaux de soirée ( $L_e$ ) et de nuit ( $L_n$ ) sont majorés respectivement de 5 et 10 dB(A) car ressentis comme plus gênants par les personnes exposées. L'indicateur se calcule selon la formule suivante :

$$L_{den} = 10 \text{ Log } \frac{1}{24} \left[ 12 * 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right]$$

L'indicateur est calculé sur une année civile pour différentes périodes de référence : « année globale », « jours de semaine » et « week-end ».

### Unité :

dB(A)

### Mode de calcul et données utilisées :

- La "modélisation acoustique" correspond à un ensemble de calculs informatiques produisant, au départ de données numériques, une estimation des niveaux de bruit perçus en tout point du modèle (mesurés à l'immission, c'est-à-dire à la réception). Les résultats obtenus sont représentés de façon cartographique ("cadastre de bruit aérien").
- Le modèle mathématique utilisé décrit le comportement de la source, la position de la source, la position des récepteurs, les types d'avions ainsi que leur nombre de « mouvements » respectifs (décollage ou atterrissage).
- Modélisation réalisée à l'aide du logiciel CadnaA (version 4.2), selon la méthode ECAC.CEAC (European Civil Aviation Conference) recommandée par la directive 2002/49/EC. En particulier, pour la modélisation des lignes de vols, c'est la technique de segmentation mentionnée dans la partie 7.5 qui est utilisée.
- Cette modélisation a été effectuée sur base d'un maillage de 100 m sur 100 m, à une hauteur de 4 m au-dessus du sol. A cette fin, le niveau de bruit au centre de chaque maille a été calculé et attribué à l'ensemble de la maille.
- Le modèle est calé et validé sur base des niveaux de bruit spécifique déterminés à partir des mesures de bruit assurées par les stations du réseau de mesure influencées par le bruit du trafic aérien.
- La cartographie a été réalisée sur ArcView (10.0). Les valeurs de l'indicateur sont représentées selon des pas de 5 dB(A) (conformément à la directive), les classes extrêmes correspondant à des niveaux sonores inférieurs à 45 dB(A) pour la limite basse et supérieurs à 70 dB(A) pour la limite haute. L'échelle de couleur utilisée a été adoptée par Bruxelles Environnement.
- Une source d'imprécisions, de type systématique, existe dans ce type de modélisation, imprécisions qui seraient dues à la banque de données d'émissions acoustiques liées aux avions ainsi qu'au calcul de propagation acoustique. Globalement, elles pourraient atteindre  $\pm 2$  dB(A).

#### Source des données utilisées :

- Données sur les routes théoriques aériennes de l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem : AIP (Aeronautical Information Publication)
- Données de trafic représentatives de l'année 2011 (entre le 01/01/2011 7h et le 01/01/2012 6h59) : données radar (identification des trajectoires réellement volées) et données sur les mouvements (horaire, type de mouvement, callsign, piste, aéroport, route aérienne) de Belgocontrol, données complémentaires sur les mouvements (e.a. identification du vol, type d'avion) par Brussels Airport Company ; modélisation Bruxelles Environnement
- Mesures acoustiques en continu du réseau de stations de mesure de bruit en RBC comportant 17 stations en 2011 (dont 9 sont directement influencées par le bruit aérien) : Bruxelles Environnement.
- Coefficient d'absorption du sol : coefficient forfaitaire (=1)
- Les trajectoires des avions ont été calculées d'après les routes théoriques des procédures de vols décrites dans l'AIP (Aeronautical Information Publication). Certaines routes sont corrigées d'après les trajets réels empruntés par les avions (obtenus grâce aux données radar de Belgocontrol, à l'aide du logiciel « KARLA – Gestionnaire des données aéroportuaires »). Ces corrections offrent notamment l'avantage de mieux prendre en compte la dispersion latérale effectivement observée par rapport à la route théorique.
- Les avions sont, conformément à la méthode ECAC, classés en groupes (d'émission) en fonction de leurs caractéristiques.
- Les mouvements militaires sont pris en compte dans la modélisation.
- La modélisation tient compte de 95% des mouvements observés.

#### Périodicité conseillée de mise à jour de l'indicateur :

Une périodicité de mise à jour de 5 ans est prévue, le cas échéant, par la directive européenne 2002/49/EC.

### 3 COMMENTAIRES RELATIFS A LA METHODOLOGIE OU A L'INTERPRETATION DE L'INDICATEUR

#### Limitation / précaution d'utilisation de l'indicateur :

- L'indicateur  $L_{den}$  correspond à un indicateur "global" annuel, qui exprime une notion d'exposition "moyenne" et pondérée sur 24h. Il rend particulièrement compte d'une gêne compte tenu de sa pondération selon la période horaire de la « journée ». En revanche, le bruit lié à chaque passage d'avion est plus élevé que celui calculé selon cet indicateur.
- La modélisation réalisée constitue un référentiel pour les autorités, dont l'échelle et le niveau de précision ne permettent qu'une lecture globale (régionale), représentative d'une situation annuelle (2011 dans ce cas-ci).
- La comparaison dans le temps et dans l'espace implique une vérification préalable de la cohérence des méthodes utilisées et des hypothèses de travail.
- Seul le bruit en surface a été modélisé. Les cadastres de bruit excluent les vibrations.
- La modélisation ne tient pas compte des réverbérations du bruit sur les façades des bâtiments.

#### Difficultés méthodologiques rencontrées :

Disponibilité et précision des données introduites dans le modèle

#### Indicateurs complémentaires ou alternatifs (indicateur « idéal ») :

Pour rendre effectivement compte de la gêne ressentie par un bruit caractérisé principalement par des « pics de bruit » liés à des événements (passages d'avions), il est intéressant de disposer en complément d'un indicateur « événementiel » reflétant la fréquence des dépassements et/ou l'amplitude de ces événements, Il en existe de 3 types : l'intensité maximale d'un pic de bruit (par exemple,  $L_{Amax}$ ), le nombre de pics de bruit émergeant du bruit résiduel ou le nombre d'événements au-dessus d'un certain niveau sonore (tel que NAT70, nombre d'événements instantanés dépassant 70 dB(A)). Pour de plus amples détails, se référer aux références bibliographiques spécifiques au bruit aérien.



## 4 LIENS AVEC D'AUTRES INDICATEURS OU DONNEES

- Indicateurs  $L_{den}$  calculés pour les autres sources de bruit (liées au trafic routier, au trafic ferroviaire)
- Exposition de la population aux différentes sources de bruit (routier, aérien, ferroviaire)

## 5 AUTRES INSTITUTIONS IMPLIQUEES DANS LE DEVELOPPEMENT D'INDICATEURS SIMILAIRES

- Au vu de la directive européenne, nombreuses en Europe.
- En Belgique : Département Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid - LNE (Flandre) et Service Public de Wallonie - SPW (Wallonie)

## 6 REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES (METHODOLOGIE, INTERPRETATION)

- DELLISSÉ G. et al., novembre 2010. Fiche documentée : Les données de l'IBGE : « Le bruit à Bruxelles – données de base pour le plan », « 37. Les valeurs acoustiques et vibratoires utilisées en Région bruxelloise – (version 2010) », 12 pages, disponible sur : [http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru\\_37.PDF](http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru_37.PDF)
- DE VILLERS J., octobre 2005. Fiche documentée : Les données de l'IBGE : « Le bruit à Bruxelles », « 41. Cadre légal en matière de bruit », 12 pages, disponible sur : [http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru\\_41.PDF?langtype=2060](http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru_41.PDF?langtype=2060)
- POUPE M., DEBROCK K., juillet 2011. Fiche documentée : Les données de l'IBGE : « Bruit – données de base pour le plan », « 49. Objectifs et méthodologie des cadastres de bruit 2006 en Région de Bruxelles-Capitale », 13 pages, disponible sur : [http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru\\_49.PDF](http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru_49.PDF)
- BRUXELLES ENVIRONNEMENT, 2010. « Atlas du bruit des transports - Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale », 39 pages, disponible sur : [http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bruit\\_atlas\\_Cartographie\\_2010.pdf?langtype=2060](http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bruit_atlas_Cartographie_2010.pdf?langtype=2060)
- BRUXELLES ENVIRONNEMENT, novembre 2012. « Cartographie du bruit du trafic aérien en Région de Bruxelles-Capitale – année 2010 », 80 pages, disponible sur : [http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/RAP\\_CartoAvions2010\\_F.PDF](http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/RAP_CartoAvions2010_F.PDF)
- BRUXELLES ENVIRONNEMENT, novembre 2013. « Cartographie du bruit du trafic aérien en Région de Bruxelles-Capitale – année 2011 », 78 pages, disponible sur : [http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/RAP\\_CartoAvions2011\\_F.PDF](http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/RAP_CartoAvions2011_F.PDF)
- WÖLFEL, 2007. « Réalisation d'une cartographie du bruit du trafic aérien pour la Région de Bruxelles-Capitale (réactualisation 2006) », 50 pages, disponible sur : [http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/20071109\\_Carto\\_Bruit\\_Avions-Rapport-FINALrev3\\_CorrMPu.PDF](http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/20071109_Carto_Bruit_Avions-Rapport-FINALrev3_CorrMPu.PDF)
- ECAC.CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile), 1997. « Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports », Doc.29, 3<sup>ème</sup> édition, Volume 1 « Applications Guide », 103 pages, et Volume 2 « Technical Guide », 126 pages, disponibles sur : [http://circa.europa.eu/Public/irc/env/noisedir/library?l=/material\\_mapping/ecac\\_airmod\\_doc&vm=detailed&sb=Title](http://circa.europa.eu/Public/irc/env/noisedir/library?l=/material_mapping/ecac_airmod_doc&vm=detailed&sb=Title)
- DIRECTIVE 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, Journal Officiel n° L 189 du 18/07/2002 p. 12-25, disponible sur : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:189:0012:0012:FR:PDF>
- WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO), 1999. « Guidelines for community noise, Geneva », 141 pages, disponible sur : <http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>
- WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO), 2009. « Night Noise Guidelines for Europe », 165 pages, disponible sur : [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0017/43316/E92845.pdf](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf)

## 7 COUVERTURE SPATIO-TEMPORELLE

Série temporelle disponible :

2011

**Couverture spatiale des données :**

L'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale, par maille de 100 m x 100 m

**Date de dernière mise à jour de l'indicateur :**

Janvier 2014

**Date de dernière mise à jour de cette fiche méthodologique :**

Février 2014

