

FICHE Z-21 QC DE BRUIT**LE SYSTÈME DU QUOTA DE BRUIT LA NUIT À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL**

L'accord gouvernemental du 11 février 2000 prévoit l'instauration de mesures de réduction des nuisances sonores qui portent directement sur les avions.

Ces mesures peuvent revêtir trois formes différentes :

- soit l'interdiction d'accéder à l'Aéroport de Bruxelles-National pour les avions bruyants, entre autre par le biais d'un quota de bruit maximum (QC = Quota Count) par mouvement
- soit l'instauration d'un quota de bruit global par saison
- soit des mesures d'encouragement

L'interdiction de certaines catégories d'avions bruyants peut réduire sensiblement les nuisances sonores.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a élaboré un règlement interdisant aux appareils dépassant une certaine production sonore d'atterrir ou de décoller à Zaventem à partir du 1^{er} juillet 2001.

L'objectif d'un quota par mouvement consiste à diminuer les pics sonores. En 2000 le niveau de bruit individuel d'avions desservant l'Aéroport de Bruxelles-National la nuit se situait à plus de 50 QC.

L'Arrêté ministériel du 26 octobre 2000, paru au Moniteur Belge du 17 novembre 2000, approuve le règlement de B.I.A.C. concernant l'instauration d'un système de quotas acoustiques pendant la nuit et déterminant la quantité maximale de bruit autorisée la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National.

L'Arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation et l'Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National complètent ces dispositions.

La quantité de bruit maximale autorisée par mouvement est déterminée pour chaque type d'avion en fonction du certificat acoustique de l'appareil. Cela signifie qu'un avion peu bruyant reçoit un chiffre de quota (Quota Count) faible et un appareil plus bruyant un QC plus élevé.

Les avions ayant un chiffre individuel de QC supérieur à 12 sont interdits de vol la nuit (de 23h00 à 06h00) depuis le 1^{er} janvier 2003. Le QC maximal était encore de 20 en juin 2001.

Cela implique que certains types d'avions équipés d'une technologie obsolète ou dont la masse au décollage dépasse largement la moyenne, ne sont plus autorisés. Cette mesure contraignante ne peut être respectée que de deux manières :

- dans la plupart des cas (Boeing 727 hushkittés), l'opérateur doit rénover sa flotte, chose déjà réalisée par la plupart des compagnies qui opèrent la nuit à Bruxelles-National
- dans le cas de quelques avions récents mais présentant une grande capacité de chargement (Boeing 747 et Dc-10), les opérateurs doivent soit utiliser des avions de remplacement plus petits soit adapter leurs horaires.

Depuis le 31 octobre 2004, la période de 06h00 à 07h00 locales, dite « petit matin », est également reprise par une interdiction d'opérer à tout décollage dont le niveau de bruit individuel sera supérieur au QC 24. Cela signifie que des avions de type Boeing 747-200, 300 et 400 et Tristar L101 ne peuvent plus décoller entre 06h00 et 6h59 locales.

Avions interdits la nuit à Bruxelles-National

- ↗ 1er juillet 2001, les avions qui ont un QC de 20 et +
- ↗ 1er juillet 2002, les avions qui ont un QC de 16 et +
- ↗ 1er janvier 2003, les avions qui ont un QC de 12 et +
- ↗ 1er janvier 2010, les avions qui ont un QC de 8 et +

Avions interdits le matin (de 06h00 à 07h00) à Bruxelles-National

- ↗ 31 octobre 2004, les avions qui ont un QC de 24 et +
- ↗ 1er janvier 2010, les avions qui ont un QC de 12 et +

Avions interdits le jour (de 07h00 à 21h00) à Bruxelles-National

- ↗ 1er janvier 2010, les avions qui ont un QC de 48 et +

Avions interdits le soir (de 21h00 à 23h00) à Bruxelles-National

- ↗ 1er janvier 2010, les avions qui ont un QC de 24 et +

Ces valeurs n'ont plus été modifiées depuis.