



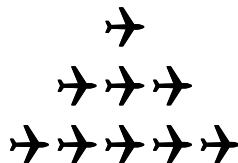
Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires  
en Région wallonne



**AVIS N° GW/2002/1**

**RENDU LE MERCREDI 24 JUILLET 2002**

**Demande d'avis sur la proposition du Gouvernement wallon relative à une  
solution alternative au rachat en zone A du PEB des aéroports publics  
wallons – Cas de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud**



Lors de sa séance du 18 avril 2002, le Gouvernement wallon a sollicité l'avis de l'Autorité indépendante sur sa proposition d'une solution alternative au rachat comme mesure d'accompagnement applicable aux titulaires de droits réels immobiliers situés dans la première zone du PEB.

En conséquence, l'Autorité a été saisie le 22 avril 2002 de cette demande d'avis par le Ministre ayant l'Équipement et l'Exploitation des aéroports dans ses attributions.

Compte tenu de la spécificité de l'aéroport de Liège-Bierset qui est ouvert 24h/24 et de l'urgence qu'il y avait de résoudre certains problèmes particuliers pour les riverains de la zone A, l'Autorité a étudié en priorité la problématique de cet aéroport et a transmis son avis à Monsieur le Ministre le 06 mai 2002.

L'Autorité a ensuite étudié la situation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, aéroport de jour, dont l'exploitation est autorisée exclusivement entre 07h00 et 22h00.

L'un ou l'autre mouvement peut toutefois être autorisé, à titre exceptionnel, entre 06h00 et 07h00 et entre 22h00 et 23h00 dans le cadre d'un quota de bruit global fixé annuellement par le Gouvernement.

A ce sujet, l'Autorité indépendante attire l'attention du Gouvernement sur le fait qu'aucun arrêté allant dans ce sens n'existe à ce jour pour l'année 2002.

## **1. Question posée**

Lors de sa séance du 18 avril 2002, le Gouvernement wallon a approuvé un avant-projet d'arrêté abrogeant l'arrêté du 20 décembre 2000 "fixant les mesures d'accompagnement applicables aux titulaires de droits réels immobiliers situés dans la première zone du PEB (zone A)".

Devant le vide juridique qui existe en matière de mesures d'accompagnement en zone A, le Gouvernement wallon devra tout prochainement adopter de nouvelles normes.

Étant donné que l'aéroport est un aéroport de jour, le Gouvernement wallon envisage, pour les biens repris en zone A du PEB de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, le choix entre le rachat ou l'isolation

La question posée à l'Autorité est de savoir si on peut permettre l'isolation en zone A du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud comme mesure alternative au rachat.

## **2. Avis de l'Autorité**

L'arrêté du Gouvernement wallon du 18 avril 2002 délimitant la première zone du PEB de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (MB 08/05/02) prend en compte de manière anticipée l'allongement projeté de la piste et le développement à moyen et à long terme de l'aéroport.

Après avoir examiné la question posée par le Gouvernement wallon et s'être entourée de tous avis jugés utiles, l'Autorité indépendante considère que la loi permet de proposer une solution alternative au rachat, à savoir l'isolation, aux titulaires de droits réels immobiliers situés dans la zone A du PEB de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2000 fixant les mesures d'accompagnement applicables aux titulaires de droits réels immobiliers situés dans la première zone du PEB des aéroports relevant de la Région wallonne, prévoit en son article 6 qu' "à titre exceptionnel, dans la zone A des aéroports non utilisés entre 22h00 et 07h00, les titulaires de droits réels immobiliers peuvent solliciter l'octroi d'une prime en vue de favoriser le placement, dans les immeubles bâtis, de dispositifs destinés à réduire le bruit, à l'absorber ou à remédier à ses inconvénients".

Par ailleurs, le recours à la mesure d'isolation en zone A du PEB de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud peut être fondé par référence à "l'appartenance par assimilation" - à supposer que les conditions au niveau des nuisances sonores soient remplies, soit un  $L_{dn}$  inférieur à 70 dB(A) - prévue par l'article 1bis § 3 alinéa 2 de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, dès lors qu'il ressort, a contrario du 5° de la disposition que la procédure d'assimilation, pour un aéroport non utilisé entre 22h00 et 07h00, permet qu'un immeuble classé dans la zone A du PEB de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud puisse être, en ce qui concerne les mesures d'accompagnement, fictivement déclassé dans une zone inférieure.

En effet, le 5° de l'article 1er bis § 3 alinéa 2 stipule que le bénéfice de l'appartenance par assimilation n'est ouvert, en ce qui concerne les aéroports opérant 24 h sur 24 qu'aux "immeubles bâtis et non bâtis situés en dehors de la zone A".

L'Autorité indépendante attire cependant l'attention sur les risques au niveau de la santé<sup>1</sup> pour les riverains désireux de continuer à résider en zone A nonobstant la soumission à une nuisance sonore supérieure à un  $L_{dn}$  de 70 dB(A), à savoir tout particulièrement l'effet généralement évoqué sur la prévalence de l'hypertension artérielle ainsi que l'augmentation du recours à des consultations médicales et de la consommation de médicaments, sans toutefois qu'une incidence réelle sur la mortalité n'ait été démontrée à ce jour.

---

<sup>1</sup> Karl D. Kryter – The Handbook of Hearing and the Effects of Noise – Physiology, Psychology, and Public Health – Academic Press, 1994

Morrell, S., Taylor, R., Lyle, D.  
A review of health effects of aircraft noise  
Aust. NZJ Public Health, 1997, 21 (2), 221-236

Guidelines for Community Noise (Protection of the Human Environment) – World Health Organization, 1999 [www.who.int](http://www.who.int) -

L'Autorité indépendante insiste sur le fait que cet avis n'est valable que si l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est effectivement un aéroport de jour au sens de l'article 1<sup>er</sup> bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Selon cet article toujours, l'un ou l'autre mouvement d'avion peut être, à titre exceptionnel, autorisé de nuit c'est-à-dire entre 06h00 et 07h00 et entre 22h00 et 23h00 et ce dans le cadre d'un quota de bruit qui sera déterminé annuellement par le Gouvernement wallon.

Cette remarque sur le caractère diurne de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est encore étayée par l'arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux immeubles d'habitation situés dans la deuxième zone du PEB des aéroports relevant de la Région wallonne, qui prévoit en son article 2 § 3 que "pour l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, l'objectif de performance acoustique à atteindre dans la ou les principales pièces de jour des immeubles d'habitation est un affaiblissement de bruit de 38 dB(A)" et qui ne prévoit pas d'objectif de performance acoustique à atteindre pour les pièces de nuit contrairement à ce qui existe pour l'aéroport de Liège-Bierset.