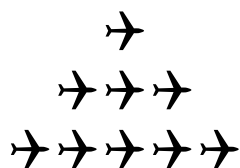


**AVIS N° Init/2004/1**

**RENDU LE SAMEDI 12 JUIN 2004**

**Avis remis d'initiative sur le décret du 01 avril 2004**  
**modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à**  
**l'exploitation des aéroports et des aérodrômes relevant de la**  
**Région wallonne**



## **I. Contexte**

En sa séance du 01 avril 2004, la Commission parlementaire de l'Economie, des PME, du Commerce extérieur et du Tourisme a examiné la proposition de décret modifiant l'article 1<sup>er</sup> bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Dans le cadre du débat parlementaire, les commissaires ont souhaité s'entretenir, dans l'urgence, avec une délégation de l'ACNAW à propos des conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

L'ACNAW a répondu favorablement à cette demande mais a particulièrement insisté, par la voie d'un de ses membres délégués, sur la nécessité d'un examen collégial et approfondi du dossier devant conduire à l'élaboration d'un avis en bonne et due forme.

La délégation de l'ACNAW s'est donc limitée, lors des travaux de la commission, à émettre des considérations et remarques générales tout en annonçant la remise ultérieure d'un avis rendu d'initiative sur le décret.

C'est dans ce contexte particulier que l'ACNAW remet l'avis qui suit.

## **II. Avis de l'Autorité**

1. Le décret original du 23 juin 1994 (tel que modifié par l'arrêté du 8 juin 2001) fixe, dans son article 1<sup>er</sup> bis - alinéa 2, les conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi - Bruxelles Sud (ouverture entre 7 heures et 22 heures). Une disposition particulière permet toutefois au gouvernement d'y autoriser, à titre exceptionnel et dans le cadre d'un quota de bruit global maximum qu'il fixe annuellement, l'un ou l'autre mouvement d'avion entre 6 heures et 7 heures et entre 22 heures et 23 heures. Le décret du 1er avril 2004 modifie, dans cet alinéa 2, les conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, en étendant la plage horaire autorisée à 7 heures - 23 heures.

**Avis** : *En adoptant cette mesure, le gouvernement wallon régularise une situation de fait (la programmation de vols dans la tranche 22 heures – 23 heures ne répondant pas à la notion de 'circonstances exceptionnelles'). Cette mesure donne une marge opérationnelle accrue aux exploitants de l'aéroport et aux compagnies, tout en s'inscrivant dans une pratique européenne qui, via la Directive du Parlement Européen et du Conseil 2002/49/CE du 25 juin 2002 (annexe 1), fixe la durée de la nuit, pour l'évaluation du  $L_{den}$ , à huit heures. La réalité des faits montre cependant que la plupart des plates-formes aéroportuaires européennes adoptent des périodes de fermeture de nuit inférieures à huit heures.*

2. Le décret du 1er avril 2004 autorise l'exploitation de l'aéroport entre 7 heures et 23 heures mais permet, de surcroît, des mouvements d'avions entre 6 heures 30 et 7 heures, pour autant qu'ils ne dépassent pas le quota de bruit maximal autorisé par mouvement fixé à 7 points.

**Avis** : *Cette disposition conduit à une extension de fait de la plage horaire d'exploitation de l'aéroport (6 heures 30 – 23 heures en lieu et place de 7 heures – 22 heures). Le décret devrait mentionner, par souci de clarté et de cohérence, une autorisation d'exploitation entre 6 heures 30 et 23 heures, assortie de conditions restrictives dans les tranches horaires 6 heures 30 - 7 heures et 22 heures – 23 heures.*

3. Le décret du 1er avril 2004 maintient le concept de 'quota de bruit global maximal' (fixé annuellement à 6000 points), que le gouvernement peut, le cas échéant, diminuer. Ainsi que mentionné plus haut, les mouvements effectués entre 6 heures 30 et 7 heures sont autorisés pour autant qu'ils ne dépassent pas le quota de bruit maximal autorisé par mouvement fixé à 7 points. De plus, entre 22 heures et 23 heures, seuls les mouvements d'avions ne dépassant pas un quota de bruit maximal par mouvement fixé à 5 points sont autorisés.

**Avis** : *Cette disposition conduit à un abaissement significatif de la limite autorisée en termes de points par mouvement (7 points entre 6 heures 30 et 7 heures, 5 points entre 22 heures et 23 heures), la limite antérieure étant fixée à 12 points (article 4 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 juin 2002 relatif au "Quota de bruit global à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud pendant les plages horaires 22 heures - 23 heures et 6 heures - 7 heures").*  
*Un examen détaillé de la composition de la flotte ayant alimenté l'évaluation du PEB conduit à la quantification suivante du quota de bruit par mouvement (exprimé en nombre de points associés au décollage ( $QM_{take-off}$ ) et à l'atterrissage ( $QM_{landing}$ )).*

	<i>TO</i>	<i>SL</i>	<i>AP</i>	<i>QM<sub>landing</sub></i>	<i>QM<sub>take-off</sub></i>
<i>B737-400</i>	85,9	91,8	97,7	2,34	2,42
<i>B737-800</i>	85,1	93,9	96,6	1,82	2,82
<i>B767-300</i>	83,1	94,3	96,5	1,77	2,34
<i>B777-200</i>	87,8	95,3	97,9	2,45	4,52
<i>A320</i>	87,8	94,3	96,4	1,74	4,03
<i>A330-200</i>	88,5	98	97,3	2,14	6,7
<i>LJ35</i>	83,6	87,4	91,3	1	1,12

*Table 1 : Evaluation des quotas par mouvement ( $QM_{landing}$  et  $QM_{take-off}$ ) pour certains appareils repris dans la composition de la flotte ayant alimenté l'évaluation du PEB (scénario 2013) et du PDLT (scénario 2020) de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.*

*Il importe de noter que, dans ces évaluations, TO, SL et AP désignent respectivement les niveaux EPNdB au décollage ('take-off'), en configuration de base ('side line') et en approche ('approach') tels que repris sur les certificats de bruit des aéronefs concernés. Ces données sont indicatives, car elles sont susceptibles de varier d'un appareil à l'autre pour un même type d'avion. Les données acoustiques ayant servi de bases au calcul des valeurs reprises dans la table 1 sont extraites d'une source FAA (Federal Aviation Administration).*

*Il ressort de cet examen que la plupart des aéronefs opérant ou susceptibles d'opérer à Charleroi devraient vérifier les limites susceptibles de restreindre leur exploitation dans les tranches 6 heures 30 - 7 heures et 22 heures – 23 heures. Cette mesure a pour effet d'éliminer de facto les Boeing 737-200 au décollage entre 6 heures 30 et 7 heures et entre 22 heures et 23 heures car leur quota de bruit ( $QM_{take-off}$ ) est approximativement égal à 8.*

4. Le point 2 de l'article premier du décret du 1er avril 2004 remplace, à l'alinéa 3 du décret du 23 juin 1994 (tel que modifié par le décret du 8 juin 2001), la phrase « Le quota de bruit global maximum est exprimé en nombre de mouvements annuels d'avions ne dépassant pas une quantité de bruit par mouvement et ne s'applique pas pour : » par les mots « Les deux alinéas précédents ne s'appliquent pas pour : ».

**Avis** : *Ce remplacement modifie de manière substantielle le principe des exceptions. Le décret original du 23 juin 1994 (modifié par le décret du 8 juin 2001) conduisait à ne pas comptabiliser dans le quota de bruit les mouvements d'avions correspondant à 5 catégories particulières. Elle présupposait toutefois que ces vols aient lieu durant les heures d'ouverture de l'aéroport.*

*La nouvelle disposition conduit à autoriser les mouvements d'avions relatifs aux 5 catégories énumérées en dehors des heures d'exploitation de l'aéroport et les soustrait à toute restriction liée au quota de bruit maximal autorisé (sauf pour la dernière catégorie). Cette nouvelle disposition est susceptible d'accroître les nuisances (dans et en dehors des heures d'exploitation autorisées), sans comptabilisation de celles-ci dans le quota de bruit global.*

*En outre, la dernière catégorie de vols bénéficiant de la non-application des deux premiers alinéas est constituée des « décollages et atterrissages s'effectuant avec un retard par rapport à l'horaire initialement prévu, pour autant que celui-ci ne soit pas imputable aux compagnies aériennes, pour autant que ceux-ci ne dépassent pas 15% du quota global maximum ». Cette disposition conduit à un élargissement de fait des heures d'ouverture au delà de la tranche 6 heures 30 – 23 heures et à un accroissement possible des nuisances sonores durant la période de nuit sans que celles-ci ne soient comptabilisées dans le quota bruit. A titre d'exemple, un avion prévu à l'horaire à 22h55, et arrivant en retard à 23h30, serait non seulement autorisé à atterrir, mais n'augmenterait pas le quota de bruit global.*

*L'Autorité estime que le régime d'exceptions pourrait être limité aux quatre premières catégories.*

*La réduction de la gêne subie par les riverains passe, en outre, par un contrôle strict des heures d'ouverture de l'aéroport et par la mise en place d'une politique de sanctions appropriées. Indépendamment des sanctions administratives, une piste possible consisterait à comptabiliser dans le quota de bruit tous les mouvements (décollages et atterrissages) dans la tranche horaire 22 heures – 7 heures (et non pas seulement les mouvements associés aux tranches 22 heures – 23 heures et 6 heures 30 – 7 heures). En outre, les mouvements de nuit en dehors des heures autorisées pourraient être affectés d'une pénalité (sous la forme d'un facteur multiplicatif du nombre de points associés au mouvement considéré).*

*Cette mesure, combinée aux sanctions administratives, aurait pour effet d'inciter l'exploitant et les compagnies à mieux respecter les conditions d'exploitation de l'aéroport.*

5. Les considérations ci-dessus à propos des vols de nuit conduisent également à examiner les hypothèses d'exploitation (flottes et nombres de mouvements) alimentant la constitution du PEB et du PDLT de l'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud.

**Avis** : *Cet examen montre que l'évaluation du  $L_{den}$  repose sur la considération d'un nombre important de vols durant la période de nuit (23 heures – 7 heures) alors que l'aéroport est considéré comme un aéroport de jour dont la plage d'exploitation légale n'empiète sur la période de nuit que d'une demi-heure. L'Autorité relève cette observation tout en constatant que la comptabilisation de ces mouvements de nuit dans l'élaboration du PEB et du PDLT élargit, dans une certaine mesure, les zones dans lesquelles le Gouvernement est habilité à prendre des mesures d'accompagnement en faveur des riverains.*

6. Le point 3 du décret du 1er avril 2004 conduit à intégrer dans le texte décretaal la définition des notions de « quota de bruit global » et de « quota de bruit par mouvement ».

**Avis** : *L'introduction de ces définitions (reprises de l'arrêté du 20 juin 2002) permet de clarifier le texte. La formule d'évaluation du quota de bruit par mouvement (QM) est toutefois incorrecte. En lieu et place de :*

$$QM = 10^{((B-85)/10)} \quad (1)$$

*Il conviendrait d'écrire :*

$$QM = 10^{((B-85)/10)} \quad (2)$$

*Cette modification est substantielle : si la variable B est égale à 88 (ce qui correspond approximativement au cas d'un B737/800 à l'atterrissage), QM a pour valeur  $10^{(3/10)}$  (soit 2 points) et non pas  $10^{(30)}$  (soit plusieurs milliards de points). Le recours à la formule (1) conduirait donc à épuiser, au moyen d'un seul vol (ici un atterrissage) dans les tranches 6 heures 30 – 7 heures ou 22 heures – 23 heures, la totalité du quota de bruit global annuel fixé par le gouvernement.*

### **III. Conclusion**

En supprimant le caractère « exceptionnel » des vols autorisés dans les tranches 6 heures 30 – 7 heures et 22 heures – 23 heures, le décret régularise une situation de fait. L’Autorité constate que cette mesure libératoire s’accompagne d’une avancée positive en matière de maîtrise des nuisances sonores (réduction du quota maximal de bruit par mouvement).

L’Autorité recommande d’évaluer les conséquences possibles de la modification de l’alinéa concernant les vols auxquels les mesures ne s’appliquent pas.