

ACNAW

Avis rendu d'initiative le 17 janvier 2006 sur les articles 1^{er} et 2 du projet de décret modifiant les articles 1^{er} bis et 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, ainsi que l'article 1^{er} bis, §§ 5, 6 et 7, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit

Introduction

Le 15 décembre 2005, le Conseil régional wallon a adopté le décret modifiant l'article 1^{er} bis, §5, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

Par ailleurs, un projet de décret modifiant les articles 1^{er} bis et 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, ainsi que l'article 1^{er} bis, §§ 5,6 et 7, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, a été adopté définitivement par le gouvernement en sa séance du 8 décembre 2005.

Le présent avis, rendu d'initiative par l'ACNAW, traite exclusivement des dispositions relatives aux conditions d'exploitation des aéroports décrites par les articles 1^{er} et 2 du projet de décret susmentionné.

Les mesures d'accompagnement, dont certaines dispositions sont modifiées par le décret du 15 décembre 2005 et d'autres font l'objet de l'article 3 du projet de décret susmentionné, feront l'objet d'un avis ultérieur de l'Autorité.

Modification du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

1. Modification du paragraphe 2 (Article 1 du projet de décret)

Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

§2 L'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 6 heures 30 et 23 heures. Toutefois, entre 6 heures 30 et 7 heures et entre 22 heures et 23 heures, les mouvements d'avions ne sont autorisés que pour autant qu'ils ne dépassent pas un quota de bruit maximum autorisé par mouvement fixé à cinq points et calculé conformément au paragraphe 4.

Cette modification appelle les commentaires suivants :

1. En fixant les heures d'ouverture de 6 heures 30 à 23 heures, le projet de décret répond à une remarque formulée par l'ACNAW dans son avis remis le 12 juin 2004 sur le décret du 1^{er} avril 2004 modifiant le décret du 23 juin 1994 : « *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. ». Même si la nouvelle disposition ne change rien dans les faits, elle a le mérite de clarifier la situation.

2. En diminuant de 7 à 5 le quota de bruit maximum par mouvement opéré entre 6 heures 30 et 7 heures, le décret empêche le retour d'avions plus bruyants dans cette tranche horaire. Les aéronefs opérant actuellement dans la tranche horaire 6 heures 30 – 7 heures vérifient déjà cette limite de 5 points. Si une nouvelle compagnie s'installait à Charleroi, cette disposition l'empêcherait de facto d'opérer, entre 6 heures 30 et 7 heures, avec des avions dont le quota de bruit est supérieur à 5.

Il en résulte que cette modification du décret préviendra le retour d'avions plus bruyants, mais elle n'aura qu'un impact limité en matière de charge sonore perçue par les riverains. En outre, la diminution du quota maximum par mouvement ne préjuge en rien d'une dégradation éventuelle due à l'augmentation potentielle du nombre de mouvements (voir ci-dessous).

3. La version actuelle du décret fixe un quota de bruit global de 6000 points que le Gouvernement wallon aurait pu, sur une base annuelle, revoir à la baisse. Or dans le nouveau projet, ce quota de 6000 points est supprimé afin de permettre une augmentation du nombre de mouvements dans les tranches horaires 6 heures 30 – 7 heures et 22 heures – 23 heures.

L'Autorité estime que la suppression du quota de bruit global induit potentiellement une augmentation de la charge sonore dans les tranches horaires concernées. En effet, malgré la baisse de trafic enregistrée en 2005, le quota de bruit global de 6000 points est *pratiquement*¹ atteint comme le montre le tableau ci-dessous établi pour l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

	2004	2005
Nombre total de mouvements > 15 tonnes	15.488	13.553
Quota de bruit global (borne supérieure, en points) ¹	5.337	6.080

L'hypothèse de saturation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud implique un vol toutes les 6 minutes, soit 5475 mouvements annuels pour les deux tranches horaires 6 heures 30 - 7 heures et 22 heures – 23 heures. A saturation dans ces tranches horaires, le quota de bruit global serait compris entre :

- 12775 points (= $(5 \times 3 + 10 \times 2) \times 365$), selon la triple hypothèse que :
 - la tranche matinale ne comprenne que des décollages ;
 - la tranche nocturne ne comprenne que des atterrissages ;

¹ Ce calcul comptabilise tous les mouvements dans les tranches horaires 6 heures 30 – 7 heures et 22 heures – 23 heures (y compris les mouvements associés aux diverses catégories d'exceptions tels que les avions en retard par rapport à l'horaire sans que ce retard soit imputable aux compagnies). L'établissement de cette borne supérieure résulte de l'impossibilité d'identifier dans DIAPASON les mouvements associés aux exceptions (dont les quotas devraient être soustraits du résultat indiqué afin de fournir le quota de bruit global officiel).

- ces mouvements soient opérés par des avions dont le quota de bruit est équivalent au quota en vigueur actuellement (soit 2 points à l'atterrissage et 3 points au décollage).
- et 27375 points (=15 x 5 x 365) si tous les mouvements (décollages et atterrissages) atteignent le quota de bruit autorisé de 5 points.

La suppression du quota de bruit global est dès lors susceptible d'engendrer une augmentation significative des nuisances sonores subies par les riverains.

2. Modification du paragraphe 3 (Article 1 du projet de décret)

Le paragraphe 3 est modifié comme suit :

§3 Les limitations à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud définies au paragraphe précédent ne s'appliquent pas pour :

1. *Les décollages et atterrissages des avions transportant des membres de la Famille royale belge, du Gouvernement fédéral, des Gouvernements régionaux et communautaires et des familles royales étrangères, des Chefs d'Etats ou des Chefs de Gouvernement étrangers, le président et les commissaires de l'Union européenne, en mission officielle ;*
2. *Les décollages et atterrissages en rapport avec des missions humanitaires ;*
3. *Les décollages et atterrissages en rapport avec des missions militaires ;*
4. *Les décollages et atterrissages s'effectuant dans des circonstances exceptionnelles, telles que lors de vols pour lesquels il y a un danger immédiat pour la vie ou la santé, tant des hommes que des animaux ou lorsque des vols sont déviés vers un aéroport pour des raisons météorologiques.*

En outre, les limitations horaires à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ne s'appliquent pas pour les atterrissages d'avions basés après 23 heures, résultant d'un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef, pour autant que la somme de ces atterrissages ne dépasse pas 900 points par an calculés conformément au §4.

Par « avion basé », on entend l'avion qui, de manière habituelle, est programmé pour atterrir à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud avant l'heure de fermeture de celui-ci et en repartir le lendemain.

Cette modification appelle les commentaires suivants :

1. En autorisant uniquement les avions basés à atterrir après les heures d'ouverture, le projet de décret répond **partiellement** à l'avis susmentionné de l'ACNAW : « *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. »

2. La modification du paragraphe 3 conduit à l'interdiction de tout décollage de nuit (hormis les quatre premières catégories d'exceptions) alors qu'actuellement, le régime des exceptions permet des décollages après les heures d'ouverture de l'aéroport. Le respect de cette nouvelle disposition (atterrissage des seuls avions basés et interdiction implicite de tout décollage de nuit – hormis les exceptions) est de nature à réduire les nuisances sonores durant la période de nuit (entre 23 heures et 6 heures 30) et constitue dès lors une avancée positive.
3. Le nouveau texte donne un statut particulier aux avions basés (autorisation d'atterrissage au delà de 23 heures sous la condition que le retard ne soit pas imputable à la compagnie). La définition de l'avion basé n'est toutefois pas suffisamment précise. Elle laisse, en particulier, la possibilité de justifier a posteriori, des mouvements opérés en dehors des heures d'ouverture de l'aéroport. L'Autorité suggère de compléter cette définition par un registre des avions basés à Charleroi-Bruxelles Sud. Ce registre devrait être établi sur base de critères stricts, au début de chaque trimestre pour le trimestre en cours.
4. Le projet de décret maintient un quota global nocturne de 900 points. L'Autorité s'interroge sur l'opportunité de maintenir le quota de bruit nocturne à cette valeur si seuls les atterrissages d'avions basés sont autorisés. En 2005, le quota était de 644 points, répartis de la manière suivante :
 - 186 atterrissages pour un quota global de 337 points ;
 - 103 décollages pour un quota global de 307 points.Fixé à 900 points, le quota autorise environ 450 atterrissages nocturnes par an, soit de un à deux par nuit en moyenne.
5. Le projet de décret prévoit que seuls les avions basés contribuent au quota global nocturne. L'Autorité attire l'attention sur le fait qu'entre 23 heures et 6 heures 30, les mouvements d'avions non basés (hors exceptions prévues par le décret) n'influencent pas le quota global. Etant en infraction, ceux-ci devraient dès lors faire l'objet d'une procédure de sanction.
6. L'établissement d'un quota nocturne annuel ne permet pas d'intervenir dans le courant de l'année : il faut attendre que le quota soit entièrement consommé pour constater des vols en infraction. L'ACNAW estime qu'un quota trimestriel ou semestriel serait plus indiqué.
7. Pour améliorer la lisibilité du texte, l'Autorité suggère de remplacer les mots :
 - « après 23 heures » par « entre 23 heures et 6 heures 30 » ;
 - « la somme de ces atterrissages » par « la somme des quotas de bruit de ces atterrissages ».

8. Suite à la modification proposée à l'article 2 concernant les restrictions de quota de bruit durant certaines tranches horaires, l'Autorité estime nécessaire de préciser que seuls les avions basés dont le quota de bruit est inférieur ou égal à 5 points peuvent déroger aux restrictions horaires.

3. Modification du paragraphe 4 (Article 1 du projet de décret)

Le paragraphe 4 est formulé comme suit :

§4 Par quota de bruit par mouvement (QM), on entend la quantité maximale de bruit exprimée en point, autorisée pour un mouvement donné.

Elle est calculée, pour les mouvements d'avions certifiés selon les normes des chapitres 2, 3 ou 5 de l'annexe 16 de l'OACI, comme suit à deux décimales près :

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

Ce paragraphe appelle le commentaire suivant :

Dans son avis du 12 juin 2004, l'Autorité a déjà attiré l'attention sur l'erreur dans la formule reprise au § 4 du présent projet de décret : il conviendrait de la remplacer par : $QM = 10^{((B-85)/10)}$

4. Modification du paragraphe 3 (Article 2 du projet de décret)

La paragraphe 3 est reformulé comme suit :

§3. Les sanctions administratives sont prononcées par le fonctionnaire compétent et sont fixées, par infraction constatée, à un montant compris entre 200 euros et 7 500 euros, suivant le barème fixé par le Gouvernement, lequel tiendra notamment compte d'une aggravation de la sanction en fonction des récidives.

Toutefois, le fonctionnaire compétent dresse un procès-verbal et adresse au contrevenant un avertissement, pour les infractions visées à l'article 6, § 1^{er} alinéa 1^{er}, 2^o, dont le nombre n'excède pas 5% du nombre total de mouvements journaliers moyens enregistrés sur l'aéroport au cours des douze derniers mois précédant l'infraction considérée, avec un maximum de 10 dépassements de 6 dB(A) au plus, par période de 24 heures (débutant à 0h00 et se terminant à 23h 59m 59s).

A dater du premier janvier 2014, les 10 dépassements maximaux par période de 24 heures, visés à l'alinéa 2, ne pourront excéder 3 dB(A) au plus.

Chaque lundi, pour la semaine en cours (débutant le lundi à 0h00 et se terminant le dimanche à 23h59m59s), les dépassements prévus aux alinéas 2 et 3 sont répartis, par les sociétés gestionnaires des aéroports, après consultation du fonctionnaire compétent, entre les exploitants techniques ou commerciaux opérant sur les aéroports wallons, au prorata du

nombre de mouvements journaliers que chacun de ces exploitants effectue sur l'aéroport considéré, et sont imputés suivant l'ordre chronologique des mouvements effectués par chaque exploitant par période de 24 heures.

Ces modifications appellent les commentaires suivants :

1. Alors que l'arrêté « sanction » actuel autorise des dépassements jusqu'à 10 dB(A), le projet de décret stipule que les dépassements tolérés ne peuvent excéder 6 dB(A). Cette réduction constitue, dans l'immédiat, une avancée positive.
2. La diminution de l'intensité tolérée prévue pour 2014 est également un point positif.
3. Le décret actuellement en application n'autorise aucun dépassement. Ces dépassements sont mentionnés dans l'arrêté « sanction ». Le recours devant le Conseil d'Etat contre cet arrêté, porte sur l'absence de base décrétole des dépassements autorisés par l'arrêté. En autorisant les dépassements par décret, cette critique n'est plus fondée, mais il y a un recul dans la protection des riverains sur ce point précis.
4. En organisant la répartition de dépassements autorisés, l'Autorité estime qu'il est difficile de maintenir que ces dépassements constituent des infractions. Leur sanction par un avertissement est insuffisante si le nombre d'avertissements n'est pas limité. Au contraire, l'Autorité considère que ces dépassements sont des infractions, auquel cas le nombre d'avertissements doit être limité et complété d'un système de sanctions décourageant les récidives. Un système de répartition des infractions ne pourrait dès lors être mis en place. L'Autorité estime cependant que le niveau de la sanction doit être proportionnel à l'importance du dépassement et au nombre de récidives éventuelles. Ces modalités devraient être précisées dans un arrêté d'application.
5. En outre, l'Autorité constate que le système proposé de répartition des dépassements ne respecte pas le principe d'égalité entre les compagnies. Les compagnies opérant peu de vols ne bénéficieraient pas d'une autorisation de dépassement et seraient donc pénalisées dès le premier dépassement, là où les compagnies opérant de nombreux vols ne recevraient qu'un avertissement.
6. Sans préjudice des remarques sur le fond, l'Autorité estime que la formulation du 2^{ème} alinéa du §3 est confuse. Elle permet en effet diverses interprétations.

Conclusions

La suppression du quota global de bruit de 6000 points constitue une modification substantielle des conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud destinée à permettre une augmentation des mouvements durant les tranches horaires 6 heures 30 - 7 heures et 22 heures - 23 heures. L'Autorité estime que cette suppression induit potentiellement une augmentation de la charge sonore perçue par les riverains. Cette mesure est toutefois partiellement contrebalancée par une révision significative du régime des exceptions conduisant à l'interdiction implicite

des décollages entre 23 heures et 6 heures 30. La notion nouvelle d'avion basé autorise toutefois des atterrissages au delà de 23 heures dans les limites d'un quota de bruit nocturne fixé à 900 points. L'Autorité considère que l'activité des avions basés au delà de 23 heures devrait être mieux balisée via la tenue d'un registre. Enfin, l'Autorité estime que la notion de «dépassement admissible» (ne donnant pas lieu à sanction) n'est pas opportune : les sanctions administratives devraient s'appliquer à tout dépassement selon une règle simple prévoyant une amende proportionnelle à l'importance du dépassement et au nombre de récidives éventuelles. En outre, l'Autorité estime que les dispositions visant à répartir les «dépassements admissibles» entre compagnies ne respectent pas le principe d'égalité.
