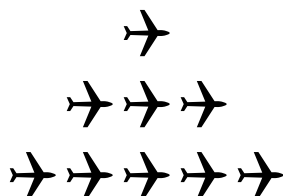


AVIS N° INIT/2008/1

**Décret du 22 novembre 2007 portant
modification du décret du 23 juin 1994
relatif à la création et à l'exploitation des
aéroports et aérodromes relevant de la
Région wallonne (MB 07/12/2007)**



ACNAW

Décret du 22 novembre 2007 portant modification du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (MB 07/12/2007)

Avis rendu d'initiative le 05 janvier 2008

Introduction

En sa séance du 21 novembre 2007, le Parlement wallon a adopté une proposition de décret portant modification du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, lequel a été soumis à la sanction du Gouvernement wallon le 22 novembre 2007.

Ce décret modifie le système de quota de bruit d'application sur l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

L'Autorité indépendante formule ci-après un avis rendu d'initiative sur ce décret.

1. Contexte

Le décret du 22 novembre 2007 vise, selon ses auteurs, à « *assurer un véritable développement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud dans le respect des droits des riverains* ».

Le décret propose le remplacement du quota global de bruit de 900 points par an pour les mouvements d'avions basés opérés entre 23 heures et 6 heures 30 par un quota annuel de points par opérateur en fonction du nombre d'avions basés.

En outre, le décret modifie, pour les mouvements d'avions opérés entre 23 heures et 6 heures 30, le mode de calcul des points en prenant en compte les « *nuisances réelles causées par ces retards* ».

Ces modifications sont justifiées, selon les auteurs de la proposition, par le souci de permettre le développement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud en autorisant un nombre plus important d'avions basés.

L'exposé des motifs de la proposition de décret évoque la nécessité de « *concilier cette croissance avec les droits des riverains à un environnement sain, à la protection de la santé et au respect de la vie privée. Eu égard aux enjeux économiques et sociaux [associés au développement de la plateforme] et à la prise en compte des droits des riverains, l'objectif à atteindre est d'éviter que la protection offerte à ceux-ci empêche le développement de l'aéroport, tout en garantissant que ce développement ne se fera pas au détriment des droits des riverains* » (Doc., Parl.Rég.w., sess.ord. 2007-2008, n° 650/1 du 3 octobre 2007, p. 3.)

L'exposé des motifs fait également état des diverses mesures prises, par ailleurs, en faveur des riverains. Celles-ci sont globalement examinées au sens de l' « approche équilibrée » préconisée par la directive européenne 2002/30/CE.

2. Avis de l'Autorité

2.1. Historique du quota global de bruit à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud

- La limite de 900 points pour le quota de bruit annuel relatif aux mouvements d'avions basés opérés entre 23 heures et 6 heures 30 est un reliquat de dispositions décrétales antérieures faisant état d'un quota global de 6000 points pour les mouvements entre 6 heures 30 et 7 heures, ainsi qu'entre 22 heures et 23 heures, complété d'un quota global de 900 points pour les mouvements de nuit.
- Le 15 décembre 2005, le Conseil régional wallon a adopté un 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 de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit. Ce décret a conduit à la suppression du quota global de 6000 points et à la fixation d'une nouvelle valeur de quota maximum par mouvement dans la tranche horaire 6 heures 30 – 7 heures (5 points au lieu de 7 points antérieurement). Le quota global de 900 points pour les mouvements de nuit y est maintenu.
- Le 17 janvier 2006, l'Autorité a attiré l'attention du Gouvernement wallon sur le risque d'augmentation de la gêne sonore engendrée par la suppression du quota global de 6000 points. Par ailleurs, l'Autorité a également pointé le caractère contraignant du quota global de 900 points relatif aux mouvements d'avions basés entre 23 heures et 6 heures 30 et a estimé que la fixation d'un quota trimestriel ou semestriel était plus indiquée (voir rapport d'activité de l'ACNAW 2005, pages 73 à 79).

2.2. Commentaires de l'Autorité à propos du décret du 22 novembre 2007

L'Autorité formule les commentaires suivants :

- Le décret du 22 novembre 2007 consacre la suppression du quota global annuel de 900 points et lui substitue un quota annuel par opérateur calculé sur base d'une moyenne de 0.616 points par jour et par avion basé.
- L'Autorité constate que cette disposition conduit à un quota annuel de 900 points dans l'hypothèse de quatre avions basés ($900 \text{ points/an} = 0.616 \text{ points/jour et avion basé} \times 365 \text{ jours/an} \times 4 \text{ avions basés}$). A

trafic égal, le décret conduirait donc au statu quo en ce qui concerne le quota global de bruit annuel.

- Cependant la mise en œuvre du facteur R dans la formule proposée pour le calcul du nombre de points entraîne, dans les faits, des pénalités réduites pour les atterrissages ayant lieu avec un retard inférieur à 30 minutes (arrivée entre 23 heures et 23 heures 30). Si tous les avions basés arrivent dans ce créneau, le nombre d'atterrissages annuels peut augmenter de manière significative à nombre de points égal par rapport à la situation prévalant avant l'application du décret.
- Le décret ne prévoit aucunes limites en ce qui concerne le nombre d'opérateurs et le nombre d'avions basés. Il en résulte que le quota global de bruit annuel n'est plus borné supérieurement. Ainsi le cinquième avion basé de l'opérateur principal actuel conduira à un quota global annuel de 1125 points. Ultérieurement, tout ajout d'un avion basé (de cet opérateur ou de tout autre opérateur) se soldera par un accroissement de 225 points du quota global de bruit annuel.
- Par ailleurs, formellement parlant, l'Autorité relève que le souhait d'autoriser un plus grand nombre d'avions basés ne devrait pas mener à une révision du quota de bruit dès l'instant où ceux-ci atterrissent effectivement avant 23 heures.
- Le système de quota de bruit (ou quota count) fait partie des mesures d'encadrement mises en place sur de nombreuses plateformes aéroportuaires (Londres, Roissy, Amsterdam, Francfort et Manchester, par exemple). Le système vise habituellement à définir une enveloppe globale de bruit pour l'ensemble des mouvements de nuit et à fixer, en outre, le respect d'un quota maximum par mouvement durant certaines tranches horaires de la nuit. Il convient de remarquer que le quota global de bruit peut être fixé de manière différenciée pour la saison d'hiver et la saison d'été et correspond habituellement à une enveloppe globale (tous opérateurs confondus) fixée pour une période plus ou moins longue dans le cadre d'une planification globale des mesures environnementales.
- En supprimant cette enveloppe maximum et en lui substituant une enveloppe par avion basé, le Gouvernement wallon opte pour une solution qui ne suit pas les pratiques internationales en la matière. La définition d'une protection environnementale satisfaisante ne saurait se contenter d'une valeur limite de quota par avion basé. La fixation d'un quota global maximum est mieux à même d'assurer cette protection.
- L'article 2 du décret précise les modalités de calcul du nombre de points associé à chaque atterrissage d'avion basé en exploitant le niveau EPNdB au point d'approche de la procédure de certification acoustique. Cette formule se singularise par la mise en place d'un coefficient R destiné à

pondérer la nuisance découlant de l'heure d'arrivée de l'avion. La valeur du coefficient R est fixée par l'heure d'atterrissage.

La prise en compte d'un coefficient de pondération dépendant de l'heure d'arrivée de l'aéronef peut être jugée positivement. Une arrivée en pleine nuit est, en effet, plus pénalisante qu'une arrivée quelques minutes après 23 heures. Cependant, pour conserver les pénalités en l'état où elles étaient avant application du décret, il eut convenu d'adopter systématiquement un coefficient R supérieur ou égal à 1.

- L'Autorité constate que la disposition de l'article 2 ne suit pas, au niveau de la forme, les pratiques internationales basées sur l'association de chaque aéronef à une classe de bruit particulière.
- Par ailleurs, l'Autorité relève le manque de lisibilité de la disposition fixant la valeur du coefficient R. N'eut-il pas été plus indiqué de mentionner, à titre d'exemple, une valeur de 0.3 pour un atterrissage entre 23 heures et 23 heures 15 ou un atterrissage entre 6 heures et 6 heures 30 plutôt que *pour un atterrissage compris entre 0 et 15 minutes après 23 heures et pour un atterrissage compris entre 421 et 450 minutes après 23 heures* ?

3. Conclusions

L'Autorité est consciente des enjeux économiques et sociaux qui sous-tendent l'adoption du décret du 22 novembre 2007 et, en particulier, de la nécessité de revoir le quota de bruit global de manière à donner la possibilité à d'autres opérateurs éventuels de développer leurs activités au départ de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

Cependant, l'Autorité estime que les mesures adoptées dans le décret du 22 novembre 2007 ne sont pas de nature à favoriser un développement harmonieux de l'aéroport de Charleroi à long terme. Cette appréciation se fonde sur les éléments suivants :

- le décret supprime la limite annuelle absolue de 900 points et lui substitue une limite annuelle de 225 points par avion basé sans autre restriction;
- la valeur (inférieure à 1) du coefficient de nuisance R pour une arrivée entre 23 heures et 23 heures 30 conduit à une réduction du nombre de points par rapport à la situation antérieure;
- les dispositions du décret se singularisent par l'absence de référence aux pratiques internationales caractérisées par la fixation d'un quota maximum de bruit en valeur absolue;
- les dispositions prises, tant au niveau du fond que de la forme, ne clarifient pas les mesures d'encadrement et n'envoient pas un message clair à destination des riverains.