



ACNAW

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne



rapport d'activités 2002

ACNAW

Autorité de Contrôle
des Nuisances sonores Aéroportuaires
en Région Wallonne

Rapport d'activités 2002



Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne

Synthèse

L'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) a été créée par décret du Gouvernement wallon en date du 08 juin 2001. La mise en place effective s'est opérée en février 2002.

Le présent rapport s'efforce de dresser une synthèse des travaux de l'ACNAW durant sa première année d'existence. Après une évocation du contexte ayant présidé à sa création, les aspects particuliers relatifs à sa mise en place sont rappelés : composition, missions assignées, moyens budgétaires et logistique administrative et technique.

Les premiers mois d'activités de l'ACNAW ont privilégié une approche graduelle et systématique de la problématique environnementale aéroportuaire (visites, auditions) ainsi que la mise en place d'une première étape d'organisation interne (règlement d'ordre intérieur et procédure de traitement des plaintes).

Enfin, l'ACNAW a traité dans un même temps les demandes d'avis du Gouvernement et un certain nombre de plaintes émanant de riverains, tout en interpellant le Gouvernement sur une série de points particuliers.

Par ailleurs, l'ACNAW a poursuivi une réflexion fondamentale sur les missions qui lui sont imparties en matière de : contrôle du Plan d'Exposition au Bruit, contrôle et maîtrise des nuisances, évaluation des critères de santé publique, suivi de la situation aéroportuaire, gestion des plaintes, plan de communication et pouvoir d'alerte, de manière à objectiver le débat et à contribuer à une meilleure maîtrise du délicat problème des nuisances sonores aéroportuaires. Des actions prioritaires ont été arrêtées pour l'exercice 2003.

1. Contexte

Les aéroports de Liège-Bierset et Charleroi-Bruxelles Sud constituent des pôles importants de développement économique et social. Soucieux que ce développement puisse se faire dans le respect des riverains concernés, le Gouvernement wallon a mis en place un programme-cadre d'accompagnement. La création de l'ACNAW (par un décret du 08 juin 2001) s'inscrit dans ce contexte. Ses compétences recouvrent les pouvoirs d'avis, de recommandation, d'alerte des autorités et de médiation sur toutes les questions relatives au bruit et aux nuisances sonores aéroportuaires.

2. Mise en place de l'autorité indépendante

Les missions particulières confiées à l'ACNAW sont fixées par le décret du 08 juin 2001 (avis et recommandations, pouvoir d'alerte, traitement des plaintes, médiation).

Les moyens budgétaires alloués à l'ACNAW pour l'année 2002 sont inscrits au budget des dépenses du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET).

L'ACNAW dispose d'un secrétariat assuré par Monsieur Christian Bodart, Directeur de la Gestion aéroportuaire du MET.

L'ACNAW a tenu sa première séance plénière le 02 mars 2002 et a, le 09 mars 2002, adopté son règlement d'ordre intérieur qui a été approuvé par le Gouvernement wallon en sa séance du 25 avril 2002.

L'ACNAW, qui se réunit d'une part sur une base mensuelle fixe et d'autre part en fonction d'objets ponctuels, a élaboré une procédure interne destinée à optimiser le traitement des plaintes et à éviter toute interférence avec d'autres acteurs dans ce débat (comités de concertation pour l'environnement, médiateur de la Région wallonne, cours et tribunaux).

3. Approche de la problématique environnementale aéroportuaire

Afin de mieux cerner la problématique environnementale aéroportuaire, l'ACNAW a organisé deux visites approfondies des aéroports régionaux (Charleroi-Bruxelles Sud le 26 mars 2002 et Liège-Bierset le 16 avril 2002) au cours desquelles des réunions de travail ont été organisées avec les principaux acteurs et les représentants des sociétés d'exploitation, afin d'identifier les problèmes environnementaux liés à l'exploitation de ces plates-formes. A cette occasion, les membres de l'ACNAW ont pris in situ la mesure du bruit et ont appréhendé l'importance de la gêne sonore aux heures de pointe des deux aéroports.

Par ailleurs, l'ACNAW a participé à des séances de travail avec les responsables des aéroports de Roissy (23 juillet 2002) et de Genève (08 et 09 octobre 2002).

Enfin, à l'occasion de la visite de l'aéroport de Roissy, l'ACNAW a rencontré son homologue français, l'ACNUSA, premier organisme européen indépendant de contrôle et de régulation des nuisances sonores aéroportuaires (24 juillet 2002).

Au cours de sa réunion mensuelle du 08 juin 2002, l'ACNAW a procédé à l'audition des bureaux d'études A-TECH et du CEDIA qui ont conseillé la Région wallonne dans la mise en œuvre de son programme d'accompagnement environnemental aéroportuaire.

L'ACNAW a été reçue le 05 décembre 2002 par la Commission Parlementaire de l'Economie, des PME, du Commerce extérieur et du Tourisme concernée par la problématique aéroportuaire.

Le Vice-Président Environnement de BIAC a présenté à l'ACNAW, en sa séance du 07 décembre 2002, l'ensemble des mesures environnementales prises à l'aéroport de Bruxelles National.

4. Avis remis, interpellations et missions spécifiques

L'ACNAW a répondu aux demandes d'avis du Gouvernement wallon portant sur la proposition d'une solution alternative au rachat des habitations situées dans les zones A des PEB des aéroports (22 avril 2002).

L'ACNAW a examiné la recevabilité des plaintes qui lui ont été soumises et a répondu directement aux plaignants.

L'ACNAW a également saisi le Gouvernement de divers problèmes particuliers.

Enfin, l'ACNAW a entamé une étude sur les systèmes de mesure du bruit et sur l'aspect "santé publique" des nuisances sonores aéroportuaires.

5. Organisation interne

Les 18 et 25 novembre 2002, l'ACNAW a poursuivi une réflexion approfondie sur :

- la formalisation du rôle qu'elle doit pouvoir jouer;
- l'identification de ses sources d'information;
- l'évaluation des moyens qui doivent être mis à sa disposition pour lui permettre de fonctionner dans des conditions optimales.

6. Actions prioritaires pour 2003

L'ACNAW a fixé comme suit ses missions de première priorité :

- évaluation permanente du PEB et des mesures d'accompagnement;
- suivi de l'implantation et de l'exploitation des réseaux de sismomètres à Liège-Bierset et à Charleroi;
- développement d'un site WEB complet, aisément accessible et compréhensible.

7. Logistique

Pour assumer toutes les missions qui lui sont imparties, l'ACNAW a introduit deux demandes urgentes auprès du Gouvernement wallon :

- l'indispensable engagement d'un collaborateur permanent;
- la mise à disposition de locaux adaptés à ses missions.

Table des matières

1. L'Autorité Indépendante	9
1.1. Création	9
1.2. Composition	9
1.3. Missions	11
1.4. Moyens budgétaires	11
1.5. Logistique administrative et technique	12
2. Organisation interne	13
2.1. Règlement d'ordre intérieur	13
2.2. Processus de traitement des plaintes	13
2.3. Calendrier des réunions	13
3. Problématique environnementale aéroportuaire wallonne	15
3.1. Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud	15
3.2. Aéroport de Liège-Bierset	16
3.3. Acteurs institutionnels	17
3.4. Acteurs professionnels	18
3.5. Acousticiens	18
4. Etudes comparatives	21
4.1. Aéroport de Roissy	21
4.2. Aéroport international de Genève	21
4.3. Aéroport de Bruxelles National	21
4.4. ACNUSA (France - Paris)	22
5. Compétence d'avis	23
5.1. Aéroport de Liège-Bierset	23
5.2. Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud	25
6. Compétence de traitement des plaintes	29
7. Compétence de recommandation	31

8. Annexes	33
8.1. Décret du 08 juin 2001 instituant une Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne	35
8.2. Arrêté du Gouvernement wallon du 31 janvier 2002 portant nomination du Président et des Membres de l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires	38
8.3. Arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 relatif au fonctionnement de l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne	39
8.4. Calendrier des réunions	42
8.5. Acteurs intervenant dans la problématique des nuisances sonores autour des aéroports wallons	44
8.6. Principaux concepts de base de la politique environnementale aéroportuaire wallonne	55
8.7. Etude acoustique de l'aéroport de Liège-Bierset Document rédigé par le CEDIA	59
8.8. Description du logiciel INM Document rédigé par le CEDIA	62
8.9. Le bruit des avions Document rédigé par A-TECH (v. CD-Rom)	64
8.10. Etude acoustique de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (simulation). Document réalisé par A-TECH (v. CD-Rom)	64
8.11. Visite de la Maison de l'Environnement des aéroports de Paris Rencontre avec les représentants d'ADP	65
8.12. Rencontre avec le Service Environnement de l'aéroport international de Genève (AIG)	70
8.13. Rencontre avec l'Association des Communes Transfrontalières Riveraines (ACTR) de l'aéroport de Genève	75
8.14. Réunion de travail avec l'ACNUSA	77

Le présent document comporte un CD-Rom
comprenant les annexes 8.9 et 8.10
au format PowerPoint

1. | L'autorité indépendante

1.1. Création

L'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) a été créée par le décret du 08 juin 2001 (annexe n° 8.1).

Cette création est le fruit d'une volonté politique de tout mettre en œuvre pour accompagner de manière durable le développement des activités aéroportuaires en Région wallonne.

La Région wallonne a pris conscience de l'importance que pouvait représenter un aéroport comme pôle de développement économique et social pour la région dans laquelle il se situe, mais a également voulu que le développement puisse se faire dans le respect de la qualité de vie des personnes riveraines des aéroports.

En date du 20 juillet 2000, le Gouvernement wallon a mis en place un programme-cadre relatif aux aéroports et comprenant une série de mesures destinées à améliorer la qualité de l'environnement sonore autour des aéroports ainsi qu'un ensemble de mesures d'encadrement permettant le contrôle et le suivi des choix mis en œuvre.

Dans ce contexte, la Région wallonne a décidé de créer l'ACNAW dont les compétences recouvrent des pouvoirs d'avis, de recommandation et d'alerte des autorités sur toutes les questions relatives au bruit et aux nuisances sonores aéroportuaires. Un rôle de médiation lui est par ailleurs attribué en cas de différends relatifs aux nuisances sonores aéroportuaires.

La mise en place de cet organe réellement indépendant démontre la volonté de la Région de tendre vers plus de transparence et d'objectivité dans un dossier très controversé et vise en outre à répondre à une demande de plus en plus pressante de concertation et d'information de la part des populations riveraines des aéroports.

1.2. Composition

L'ACNAW comprend sept Membres.

Pour garantir l'indépendance des différents Membres de l'ACNAW, le législateur a rendu la qualité de Membre de l'ACNAW incompatible avec la fonction de :

- Ministre du Gouvernement ou membre du Cabinet d'un Ministre du Gouvernement;
- parlementaire ou attaché parlementaire;
- membre du personnel des Services du Gouvernement;
- administrateur, gérant ou employé d'une société d'exploitation d'un aéroport;
- membre d'une association de riverains des aéroports ou d'une association de protection de l'environnement.

Sont actuellement Membres de l'ACNAW :

- Présidente :

Madame K. GERARD,
 Candidate en droit (ULB)
 Licenciée et agrégée en droit (UCL)
 Présidente de chambre à la Cour d'appel de Bruxelles
 Présidente de la Commission d'avis et d'enquête du Conseil supérieur de la Justice

- Vice-Président et Porte-Parole:

Monsieur M. HOGGE,
Ingénieur civil physicien (ULg)
Diplômé en Ingénierie Aéronautique (ULg)
Docteur en Sciences Appliquées (ULg)
Professeur ordinaire au département d'ingénierie aéronautique et mécanique de l'Université de Liège
Choisi en raison de sa compétence en matière aéronautique.

- Membres :

- Monsieur JP COYETTE,
Ingénieur civil des Constructions (UCL)
Docteur en Sciences Appliquées (UCL)
Professeur à la Faculté des Sciences Appliquées de l'UCL
Directeur technique de la société Free Field Technologies dont l'activité principale est la modélisation et la simulation de problèmes vibro-acoustiques
Choisi en raison de sa renommée internationale en matière de nuisances sonores;

- Monsieur JJ EMBRECHTS,
Ingénieur civil électricien (électronique) (ULg)
Docteur en Sciences Appliquées (ULg)
Agrégé de l'enseignement supérieur de l'ULg
Chargé de cours à la Faculté des Sciences Appliquées de l'Université de Liège
Titulaire de la chaire des Techniques du son et de l'image
Choisi en raison de sa compétence en matière acoustique;

- Monsieur P GENTON,
Docteur en droit (ULB)
Professeur-Expert en gestion aéronautique
Administrateur délégué de l'Airports Council International Fund
Choisi en raison de sa compétence en matière de navigation aérienne;

- Monsieur D. SOUBRIER,
Ingénieur civil physicien (ULg)
Diplômé en Management de l'Institut d'Administration et de Gestion (UCL)
Chef de service Qualité des laboratoires de la Direction Recherche du Centre Scientifique et Technique de la Construction
Choisi en raison de sa compétence en matière de gêne sonore;

- Monsieur J. WILMOTTE,
Docteur en Médecine, Chirurgie et Accouchements (ULB)
Licencié en Criminologie (UCL)
Licencié en Psychiatrie (ULB)
Titulaire d'une maîtrise en Management Public (Ecole de Commerce Solvay - ULB)
Professeur à l'ULB
Exerce, à ce jour, la fonction de Directeur général de l'Hôpital Van Gogh
Choisi en raison de sa compétence en matière de santé publique.

Les Membres de l'ACNAW ont été nommés le 31 janvier 2002 pour une durée de quatre ans. Leur mandat peut être renouvelé.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 31 janvier 2002 portant nomination du Président et des Membres de l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires se trouve en annexe n° 8.2.

1.3. Missions

Les missions confiées par le Conseil régional wallon à l'ACNAW par le décret du 08 juin 2001 sont au nombre de sept :

1. formuler des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords des aéroports et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement. L'autorité dispose également d'un pouvoir de recommandation sur la nécessité de réviser les plans d'exposition au bruit;
2. alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires;
3. dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs ou certaines activités;
4. réaliser ou faire réaliser des expertises en matière de mesure de bruit aux abords des aéroports;
5. à la demande du Gouvernement, émettre un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que sur toute autre question lui soumise;
6. donner son avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires que lui soumet tout citoyen;
7. jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores aéroportuaires.

1.4. Moyens budgétaires

Les crédits nécessaires au fonctionnement de l'ACNAW sont inscrits au budget des dépenses.

Ils ont été fixés pour l'année 2002 à un montant de 350.000 €.

L'existence d'un article budgétaire prévu au sein du budget des dépenses du Ministère de l'Équipement et des Transports a constitué pour l'ACNAW un avantage non négligeable dans la mesure où les procédures budgétaires instituées au sein des services du Gouvernement wallon, tant en comptabilité ordinaire qu'en comptabilité extraordinaire, ont permis à l'ACNAW de fonctionner sans délai.

Les montants des rémunérations et indemnités des Membres de l'ACNAW ont par ailleurs été fixés par l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 entérinant le règlement d'ordre intérieur de l'ACNAW.

Pour l'année 2002, les principales dépenses se répartissent de la manière suivante :

- rémunérations des Membres de l'ACNAW : 74.720 €;
- frais de missions et de représentation : 6.477 €;
- honoraires et expertises : 16.488 €.

Un volume non négligeable de crédits n'a pas été consommé au cours de l'année 2002. Cette situation s'explique notamment par :

- le fait que l'ACNAW n'a pas encore pu obtenir de locaux propres;
- la période de transition qui a été indispensable à l'ACNAW pour définir son action et se positionner avant toute décision portant sur le profil du personnel à recruter.

1.5. Logistique administrative et technique

Le décret du 08 juin 2001 créant l'ACNAW prévoit que le secrétariat de l'ACNAW est exercé par un fonctionnaire désigné au sein des services du Gouvernement wallon.

C'est Monsieur Christian Bodart, Directeur de la Gestion aéroportuaire au MET, qui s'est vu confier dès le départ la fonction de Secrétaire.

Après s'être imprégnée de l'environnement aéroportuaire wallon et avoir rencontré de nombreux acteurs concernés par cette problématique, l'ACNAW a eu en son sein un large débat pour préciser le rôle et les missions qu'elle aura à assumer.

Cette réflexion était un préalable indispensable à la définition de son mode d'organisation et de fonctionnement. Une de ses premières décisions dans ce cadre a été de constater le besoin de s'attacher les services d'une personne à plein temps dont le profil et les missions principales seront, sous l'autorité fonctionnelle du secrétaire :

- le traitement administratif des plaintes et des demandes d'avis;
- la connaissance et la gestion des accès aux banques de données;
- l'extraction et la gestion des informations contenues dans ces bases de données;
- l'acquisition et le suivi de la réglementation relative à la politique environnementale aéroportuaire aux niveaux régional, national et international, et plus particulièrement au plan européen;
- la gestion du site WEB de l'ACNAW;
- la tenue à jour de la documentation de l'ACNAW et d'une revue de presse quotidienne;
- la création et le suivi d'un réseau relationnel au sein du système complexe aéroportuaire;
- la participation éventuelle aux séances de l'ACNAW.

Dans un premier temps, appel à candidature sera lancé auprès des services du Gouvernement wallon en vue de pourvoir à ce poste.

Comme signalé supra, la recherche de locaux a par ailleurs rencontré de nombreuses difficultés.

Pour des raisons de facilité tant en terme d'avis que d'obtention et d'échange d'informations, les locaux nécessaires devraient pouvoir être mis à la disposition de l'ACNAW au sein du Centre Administratif du Ministère de l'Équipement et des Transports à Namur.

La demande formelle, introduite en ce sens auprès de l'autorité compétente, pourrait être rencontrée dans le courant du premier semestre 2003.

2. | Organisation interne

2.1. Règlement d'ordre intérieur

Dès sa mise en place, l'ACNAW a élaboré un projet de règlement d'ordre intérieur.

Ce projet a été approuvé par l'ACNAW en sa séance du 09 mars 2002 et adressé, comme le prévoit le décret du 08 juin 2001, au Gouvernement wallon pour approbation.

Le Gouvernement wallon a, en sa séance du 25 avril 2002, approuvé le règlement d'ordre intérieur de l'ACNAW. L'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 relatif au fonctionnement de l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne figure en annexe n° 8.3.

2.2. Processus de traitement des plaintes

L'examen attentif des missions de l'ACNAW définies par le décret constitutif du 08 juin 2001 a amené l'ACNAW à se pencher très rapidement sur la mise en œuvre d'une procédure interne visant à fixer un processus de traitement des demandes et plaintes qui lui sont soumises.

Ainsi, en vertu du décret précité, l'ACNAW est investie d'un rôle de médiation; dans le cas particulier de la problématique sonore aéroportuaire, le risque n'est donc pas négligeable de voir les compétences de l'ACNAW interférer avec celles du Médiateur de la Région wallonne.

Par ailleurs, les Comités de Concertation pour l'Environnement créés par le Gouvernement wallon pour chaque aéroport doivent pouvoir conserver leurs prérogatives et rester le lieu privilégié de dialogue et de contact avec les riverains.

Enfin, et pour éviter de "polluer" le débat judiciaire, il importe que l'ACNAW refuse systématiquement de traiter toute demande et/ou plainte faisant l'objet d'un recours devant les tribunaux.

Voici quelques-unes des raisons qui ont amené l'ACNAW à mettre en place une procédure interne de traitement des plaintes dont les grandes lignes directrices sont les suivantes :

- aucune demande ou plainte n'est instruite si le plaignant n'est pas clairement identifié;
- aucune demande ou plainte n'est instruite si toutes les autres possibilités de recours n'ont pas été épuisées;
- aucune plainte n'est instruite si elle fait déjà l'objet d'un recours en justice.

2.3. Calendrier des réunions

L'ACNAW a tenu 10 réunions mensuelles fixes et 9 séances supplémentaires pour débattre de problèmes ponctuels ou procéder à des études comparatives.

Le calendrier des réunions et les principaux sujets traités sont repris en annexe n° 8.4.

3. | Problématique environnementale aéroportuaire wallonne

La problématique environnementale aéroportuaire wallonne est complexe; elle intègre une multitude d'acteurs dont les compétences sont susceptibles de se recouper.

Par ailleurs, la recherche de solutions aux problèmes soulevés par les nuisances passe impérativement par la construction d'un cadre spécifique et d'une stratégie adaptée intégrant, dès le départ, les concepts déjà définis par l'Union européenne en la matière.

L'annexe n° 8.5 reprend l'organigramme aussi exhaustif que possible du secteur aéroportuaire wallon avec, pour chacun des acteurs intervenants, une synthèse de ses principales missions.

Quant à l'annexe n° 8.6, elle présente les principaux concepts de base ayant servi à la mise en œuvre de la politique environnementale aéroportuaire wallonne.

3.1. Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud

Le 26 mars 2002, au cours de la visite de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, les représentants du Ministère de l'Équipement et des Transports, de Belgocontrol, de la Société d'exploitation (BSCA sa) et de la SOWAER ont exposé, chacun pour ce qui concerne ses missions, l'activité de la plate-forme et ses perspectives de développement à court, moyen et long termes.

Au cours de cette journée, l'ACNAW a rencontré la cellule Serinfo de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud qui lui a fait part des principales questions, craintes et problèmes soulevés par les riverains.

L'ACNAW s'est également déplacée dans la zone A de l'aéroport pour se rendre compte de manière concrète du bruit perçu dans cette zone au passage des aéronefs.

L'aéroport de Charleroi dédié Bruxelles Sud et orienté vers le trafic passagers est situé au Nord de l'agglomération carolorégienne et à 50 km au sud de Bruxelles; au cœur d'un parc industriel situé à la limite d'une zone fortement urbanisée, formée par les agglomérations de Gosselies, Jumet, Ransart, Lodelinsart... et de zones plus rurales telles que les communes de Pont-à-Celles et les Bons Villers.

La Région wallonne a par ailleurs décidé de limiter l'exploitation de l'aéroport à la période comprise entre 07 et 22 heures. A titre exceptionnel toutefois, le Ministre ayant la gestion aéroportuaire dans ses attributions peut y autoriser, dans le cadre d'un quota de bruit annuel maximum global, l'un ou l'autre mouvement d'avion entre 06 et 07 heures et entre 22 et 23 heures.

Entre 1999 et 2002, le nombre de passagers ayant embarqué à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est passé d'environ 200.000 unités à près de 1,3 Mios.

Cet important développement est essentiellement lié à l'implantation du Hub RYANAIR.

L'objectif à terme est d'atteindre un maximum de 3 millions de passagers.

Pour y arriver, un important programme d'investissements a été décidé par le Gouvernement wallon incluant notamment la construction d'une nouvelle aérogare et un allongement de la piste.

Tous les acteurs participant au développement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ont depuis un certain temps déjà mis en œuvre, avec l'aide de la Région, un ensemble de mesures pour réduire au maximum les nuisances sonores liées à l'activité aéroportuaire.

Les suppressions des vols de nuit et l'instauration d'un quota de bruit ont déjà été citées.

Il faut également relever les mesures suivantes :

- suppression des vols d'entraînement des avions de plus de 6 tonnes les samedi, dimanche et jours fériés, ainsi que pendant la période de congés scolaires;
- interdiction des essais moteurs entre 21h00 et 09h00 du matin;
- mise en œuvre de procédures de pilotage du type "noise abatment";
- utilisation des inverseurs de poussée réduite au minimum compatible avec la sécurité des aéronefs;
- création de mesures particulières contre le bruit telles que l'érection d'un mur de plusieurs mètres en bordure de l'aire de stationnement P5 afin de constituer un écran anti-bruit pour les riverains de la commune de Ransart;
- alimentation électrique : la dalle de stationnement pour avions P5 sur laquelle douze avions de type "moyen porteur" peuvent stationner a été équipée d'une installation particulière permettant l'alimentation électrique des avions depuis le sol. Cette solution permet d'éliminer l'utilisation des APU (Auxiliary Power Unit) qui sont une source de bruit de longue durée pour les riverains directs de la plate-forme.

3.2. Aéroport de Liège-Bierset

Le 16 avril 2002, l'ACNAW s'est réunie à l'aéroport de Liège-Bierset.

L'ACNAW a pris connaissance des éléments suivants.

Le développement commercial de l'aéroport à moyen et long termes passe impérativement par la mise en œuvre de nouveaux investissements, sur lesquels le Gouvernement wallon a par ailleurs déjà marqué son accord.

Parmi ceux-ci, on peut citer :

- l'allongement de la piste principale à 3.700 mètres;
- la réalisation d'un nouveau terminal passager;
- l'acquisition auprès de la Défense nationale des terrains nécessaires à la construction de nouveaux parkings pour avions; en effet, la partie civile de l'aéroport de Liège-Bierset est quasi saturée et il n'existe plus de terrains disponibles pour y parquer des avions.

Cet aéroport se situe à une dizaine de kilomètres à l'Ouest de l'agglomération liégeoise, au carrefour de grands axes européens de transport et d'un réseau d'infrastructures de transport d'une très grande densité (nœuds autoroutiers, port fluvial..) et à proximité immédiate de la ligne TGV Paris-Bruxelles-Cologne. Il est idéalement placé au cœur du quadrilatère Londres-Amsterdam-Francfort-Paris par où transitent 75 % du fret aérien européen.

C'est donc tout naturellement que l'aéroport de Liège-Bierset s'est spécialisé dans le transport de fret aérien rapide, pour lequel il présente des atouts majeurs.

L'organisation du transport aérien international de fret rapide imposant des vols de nuit, l'aéroport de Liège-Bierset est ouvert 24H/24. Il accueille aujourd'hui une trentaine d'opérateurs cargo et parmi eux, les sociétés CAL et TNT. Cette dernière a choisi d'y installer son "hub" européen.

Ainsi, le fret embarqué-débarqué est passé de 163.000 tonnes en 1998 à plus de 326.000 tonnes en 2002, ce qui représente un taux de croissance de 100 %.

Au plan environnemental, il est bien évident que le problème crucial à l'aéroport de Liège-Bierset est posé par les vols de nuit.

C'est pourquoi la Région wallonne a décidé de mettre en œuvre un ensemble de mesures destinées à réduire le bruit à la source via, notamment, des restrictions d'exploitation pour les avions classés Chapitre II, même huskittés, la limitation des vols d'entraînement, la limitation des essais moteurs...

D'autres mesures plus spécifiquement liées à l'aéroport de Liège-Bierset ont été prises et notamment des procédures de vols à moindre bruit et une limitation de l'utilisation des inverseurs de poussée.

Au cours de cette journée, l'ACNAW a rencontré les représentants du MET, de la société d'exploitation (SAB) et du principal opérateur TNT. Un exposé fut par ailleurs fait par Serinfo à propos de Diapason, logiciel de gestion des mesures environnementales.

Les Membres de l'ACNAW se sont ensuite rendus dans la zone A du PEB en début de nuit, pendant la période des arrivées de la flotte TNT, afin de se rendre compte in situ du bruit produit par l'activité aéroportuaire dans cette zone.

3.3. Acteurs institutionnels

Gouvernement

Une première rencontre entre l'ACNAW et Monsieur Serge Kubla, Ministre ayant l'exploitation aéroportuaire dans ses attributions, s'est déroulée lors de la réunion mensuelle du 20 avril 2002.

L'exposé du Ministre a porté essentiellement sur les objectifs du Gouvernement wallon tant en matière de développement des aéroports qu'en matière de maîtrise des nuisances sonores.

C'est au cours de cette première rencontre que l'ACNAW a été saisie des deux premières demandes d'avis dont il est question au point 5.

Parlement

Les membres de l'ACNAW ont été reçus le 05 décembre 2002 par la Commission parlementaire de l'Economie, des PME, du Commerce extérieur et du Tourisme.

Parmi les sujets abordés, citons :

- le rôle et les missions de l'ACNAW;
- l'information et la publicité donnée à ses avis;
- son rôle de médiation.

Administrations (Ministère de l'Équipement et des Transports - Belgocontrol)

La Direction générale des Transports du MET a, parmi ses missions, outre la sécurité et la sûreté, toute la partie "mesures d'encadrement de la politique environnementale aéroportuaire".

En sa séance du 26 mars 2002, l'ACNAW a auditionné Monsieur Jacques Diez, Directeur général des Transports, pour prendre connaissance de l'historique complet de la problématique environnementale aéroportuaire et avoir, avec lui, un échange de vue sur les problèmes techniques qui y sont associés.

De même, l'ACNAW a tiré parti des deux journées consacrées aux visites des aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud pour rencontrer les représentants du MET sur place et aborder les questions relatives à leurs missions et les problèmes rencontrés dans le cadre de celles-ci.

3.4. Acteurs professionnels

Sociétés d'exploitation

Les représentants des sociétés d'exploitation aéroportuaire, BSCA pour Charleroi et SAB pour Liège, ont été rencontrés lors des visites aux aéroports.

A cette occasion, l'ACNAW a pris connaissance des objectifs commerciaux spécifiques à court, moyen et long termes définis par les gestionnaires des deux aéroports wallons. Ces derniers ont mis l'accent sur l'impact économique et social que représente le développement de deux plates-formes.

Sowaer

Lors de la visite de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, les membres de l'ACNAW ont rencontré Monsieur Luc Vuylsteke, Président de la Sowaer, qui leur a présenté les grandes lignes de la politique en matière de gestion domaniale des aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud.

Compagnies aériennes

Lors de la visite de l'aéroport de Liège-Bierset, les membres de l'ACNAW ont rencontré les représentants de TNT qui ont exposé les objectifs, la stratégie et le mode de travail de l'entreprise.

Un échange de vues très constructif a eu lieu sur la problématique environnementale.

Les représentants de TNT se sont déclarés déterminés à poursuivre une collaboration active avec la Région wallonne et l'ACNAW pour veiller à maîtriser au mieux le problème des nuisances sonores.

3.5. Acousticiens

Audition des bureaux d'études A-TECH et CEDIA

Afin de cerner au mieux la manière dont la problématique acoustique aéroportuaire avait été abordée par la Région wallonne, l'ACNAW a souhaité entendre le CEDIA et la Société A-TECH, les deux principaux bureaux d'étude spécialisés en acoustique qui ont conseillé la Région wallonne lors de la mise en œuvre de son programme d'accompagnement environnemental aéroportuaire.

Ces deux rencontres ont été suivies d'un échange de vues au cours de la réunion mensuelle régulière de l'ACNAW du 08 juin 2002.

Le CEDIA, Cellule d'Etude et de Développement en Ingénierie Acoustique auprès de l'Université de Liège, est dirigé par Monsieur Jean NEMERLIN, Ingénieur-Chef de laboratoire.

L'exposé du CEDIA a retracé l'historique de toutes les études qui, depuis 1996, ont conduit à la définition des zones A et B du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Liège-Bierset.

Le logiciel INM a également été présenté. Cet outil mis au point par l'Administration de l'Aéronautique Américaine permet, sur base de plusieurs hypothèses, d'établir les courbes isophoniques délimitant les différentes zones du Plan d'Exposition au Bruit.

A-TECH a commenté les principales notions relatives au bruit aéronautique (sources, indicateurs...) pour présenter ensuite le logiciel DIAPASON mis au point par cette entreprise. Cet outil permet notamment par la corrélation entre différentes données (tracés radar, données sonométriques et données des plans de vol), d'analyser la stabilité du PEB, le respect des trajectoires et de constater les éventuels dépassements du niveau sonore maximum.

Les synthèses des différents exposés sont repris dans les annexes n° 8.7, 8.8, 8.9 et 8.10 au présent rapport.

4. | Etudes comparatives

4.1. Aéroport de Roissy

Le 23 juillet 2002, l'ACNAW a visité l'aéroport de Roissy.

Dans le traitement des problèmes environnementaux liés au développement de l'activité aéroportuaire, on peut sans conteste dire que les aéroports de Paris ont fait œuvre de pionniers et ce, plus particulièrement, dans la gestion des conflits et la communication avec les riverains .

La Maison de l'Environnement des aéroports de Paris est un très bel exemple de ce qui peut être réalisé en matière d'information et de communication avec les populations riveraines d'un aéroport.

C'est pour cette raison que l'ACNAW a tenu à rencontrer les cadres d'ADP chargés de l'environnement afin de s'informer de leur expérience d'une problématique complexe et difficile à gérer.

La synthèse des rencontres avec les responsables Environnement des aéroports de Paris se retrouve en annexe n° 8.11.

4.2. Aéroport international de Genève

L'ACNAW a, en date des 08 et 09 octobre 2002, effectué un déplacement à Genève afin de rencontrer les représentants de l'aéroport international et en particulier son Service Environnement.

L'aéroport international de Genève peut, en effet, se prévaloir d'une expérience de 30 ans dans la mesure, la surveillance, le suivi et la lutte contre la pollution sonore induite par l'activité aéroportuaire.

La situation géographique particulière de cet aéroport en fait une plate-forme transfrontalière dont le développement des activités produit des effets tant positifs que négatifs sur deux Etats et cantons.

Dans ce cadre particulier, l'ACNAW a rencontré les représentants de l'Association des Communes Transfrontalières, riveraines de l'aéroport, afin de prendre connaissance de leur expérience de la problématique environnementale de l'aéroport international de Genève.

Les comptes-rendus des deux rencontres se retrouvent en annexes n° 8.12 et 8.13.

4.3. Aéroport de Bruxelles National

Lors de sa réunion du 07 décembre 2002, l'ACNAW a auditionné un membre de la Direction de la société BIAC qui lui a exposé le cheminement historique de la réflexion ayant abouti au programme de mesures environnementales spécifiques prises pour l'aéroport de Bruxelles National.

4.4. ACNUSA

Mettant à profit son déplacement à l'aéroport de Roissy, l'ACNAW a souhaité rencontrer l'ACNUSA.

Cette Autorité française de surveillance et de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, a été créée en 1999 et a donc déjà près de trois années d'activités et d'expérience de la problématique environnementale aéroportuaire.

C'est en partie sur son modèle que l'ACNAW a été créée; il était donc important et utile de rencontrer les représentants de l'ACNUSA afin de partager l'expérience acquise par la consœur française.

Le compte-rendu de cette rencontre se trouve en annexe n° 8.14 au présent rapport.

5. | Compétence d'avis

Au cours de ses premiers mois d'existence, l'ACNAW a été saisie de deux demandes d'avis de la part du Gouvernement wallon. Ils figurent ci-après :

5.1. Aéroport de Liège-Bierset

Avis n° GW/2002/1A rendu le vendredi 03 mai 2002

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.

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 plan d'exposition au bruit (zone A)".

Dans le même temps, il a chargé la SOWAER de procéder "au rachat des immeubles bâtis et non bâtis en zone A du plan d'exposition au bruit des aéroports wallons et d'entamer les négociations avec les propriétaires concernés ainsi que d'étudier avec les riverains demandeurs, notamment les habitants de la cité de Jupsin à Ans, les éventuelles possibilités d'insonorisation de leurs immeubles".

La SOWAER s'est vue confier, par un arrêté du 29 novembre 2001 une mission déléguée, dont l'exécution doit intervenir, ainsi que le précise ladite norme, "conformément aux arrêtés ou décisions du Gouvernement wallon".

Considérant qu'un certain nombre de riverains repris dans la zone A du Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset souhaitent rester dans leur habitation et, partant, préféreraient bénéficier de mesures d'insonorisation, le Gouvernement wallon a sollicité l'avis de l'Autorité indépendante sur sa proposition d'introduction d'une solution alternative au rachat.

Celle-ci consisterait, dans un cas, à procéder aux travaux requis d'insonorisation aux frais de la Région, et dans l'autre cas, à n'acquérir le bien qu'à terme, une partie du prix d'achat étant toutefois immédiatement versée pour permettre au vendeur de réaliser les travaux d'insonorisation nécessaires.

Il ressort de la note justificative au Gouvernement que la mesure alternative ne s'adresserait pas à l'ensemble des riverains de la zone A du PEB de l'aéroport de Liège-Bierset.

Au contraire, il apparaît que la mesure ne concernerait que les riverains dont "les situations particulières justifient un traitement adapté", les habitants de la "cité du Jupsin" étant expressément cités ou encore ceux dont l'insonorisation des habitations est "techniquement faisable".

2. Avis de l'Autorité

Il est à relever que les différentes zones du PEB ont été obtenues par simulation et sur la base d'hypothèses à long terme telles que la saturation de l'aéroport.

Au vu de la campagne de mesures effectuée in situ en mars 2002, l'Autorité constate que la qualité de ces simulations est jusqu'à présent corroborée et constitue une référence fiable.

1°. Après avoir examiné la question posée par le Gouvernement wallon et s'être entourée de tous avis jugés utiles, l'Autorité indépendante estime que la loi ne laisse pas ouverte au Gouvernement wallon la possibilité de proposer à certains habitants de la zone A du PEB de l'aéroport de Liège-Bierset un rachat pur et simple et de proposer à d'autres une aide à l'isolation assortie d'une option de vente.

En effet, la seule mesure qui, aux termes de la loi, est susceptible d'être appliquée en zone A du PEB de l'aéroport de Liège-Bierset est le rachat, laquelle mesure fut également la seule envisagée par les arrêtés fixant les mesures d'accompagnement en zone A.

A titre exemplatif, il est rappelé que l'arrêté du 20 décembre 2000 dispose que "dans la zone A, le Gouvernement adresse une déclaration d'intention d'acquisition", aucune mesure d'isolation n'étant envisagée, en ce qui concerne la zone A du PEB de l'aéroport de Liège-Bierset, seule concernée par le présent avis.

D'autre part, le recours à la mesure d'isolation en zone A du PEB de l'aéroport de Liège-Bierset ne pourrait pas davantage être fondé par référence à "l'appartenance par assimilation" - à supposer même que les conditions quant au niveau de nuisances sonores soient remplies, soit un L_{dn} inférieur à 70 dB(A) - ce qui est prévu à l'article 1bis § 3 alinéa 2, dès lors qu'il ressort du 5° de la disposition que la procédure d'assimilation ne paraît pas autoriser qu'un immeuble situé dans la zone A du PEB de l'aéroport de Liège-Bierset puisse être, quant aux mesures d'accompagnement, fictivement déclassé dans une zone inférieure.

En effet, le 5° de la disposition stipule que le bénéfice de l'appartenance par assimilation n'est ouvert, en ce qui concerne les aéroports opérant 24 heures sur 24, qu'aux "immeubles bâtis ou non bâtis situés en dehors de la zone A".

Aux termes de la législation actuelle, une mesure d'isolation est donc exclue en zone A du PEB de l'aéroport de Liège-Bierset.

2°. Toutefois afin d'apporter un élément de réponse à la demande des riverains, l'Autorité indépendante entrevoit éventuellement une possibilité dans l'application de l'article 1bis § 2 in fine de la loi du 18 juillet 1973.

Celui-ci réserve en effet au Gouvernement le droit "d'adapter" "le périmètre des zones d'exposition au bruit obtenu" par application de l'indicateur L_{dn} , "tant pour inclure dans la zone A un immeuble soumis à une exposition au bruit inférieure à un L_{dn} de 70 dB(A) que pour en exclure un immeuble soumis à une exposition au bruit égale ou supérieure à un L_{dn} de 70 dB(A)". On pourrait donc imaginer d'avoir recours à cette disposition pour, aux termes d'un nouvel arrêté délimitant la zone A du PEB de l'aéroport de Liège-Bierset, extraire de celle-ci les immeubles concernés.

Il convient cependant d'observer que l'application de cette faculté que la loi réserve au Gouvernement est subordonnée à la condition que les adaptations par rapport au périmètre obtenu par application de l'indicateur L_{dn} , fassent l'objet d'une justification, qui sera contrôlée par le Conseil d'Etat.

La loi ne limite certes pas les motifs d'adaptation aux "caractéristiques d'implantation des constructions, de leur équipement et de leur destination".

Il n'en reste pas moins que ces adaptations devront être justifiées par rapport au but poursuivi, qui est la protection de l'environnement et de la santé, et présenter un caractère de proportionnalité raisonnable avec celui-ci.

L'Autorité indépendante attire d'ailleurs l'attention sur les risques au niveau de la santé inhérents à la révision du tracé de la zone A.

Dans ce cadre, la volonté de certains riverains de continuer à résider en zone A, nonobstant la soumission à une nuisance sonore supérieure à un L_{dn} de 70 dB(A), ne constitue pas une justification admissible.

En outre, dans la mesure où elle aurait pour effet d'exclure de la zone A des riverains subissant une nuisance sonore supérieure à un L_{dn} de 70 dB(A), cette formule se heurterait au principe du "stand still". Elle pourrait tout au plus être justifiée pour des riverains qui ne sont pas soumis à un tel niveau de nuisances sonores.

Néanmoins, pour ceux-ci, s'ils devaient être intégrés dans la zone B, la seule mesure d'accompagnement qui pourrait leur être appliquée serait l'isolation, à l'exclusion d'un rachat, même sous la forme d'une option de vente.

En fonction de ce qui précède et des résultats des mesures de bruit déjà effectuées à l'aéroport de Liège-Bierset, une justification admissible pourrait être notamment de revoir le tracé de la zone A sur la base d'autres hypothèses d'évolution de l'activité aéroportuaire et du trafic aérien.

L'Autorité estime que la prise en compte de ces hypothèses constitue l'élément essentiel susceptible de modifier le résultat des simulations conduisant à l'élaboration d'un nouveau plan d'exposition au bruit.

D'un point de vue technique, l'argument des 8 % de décollages inversés ne justifie pas à lui seul le passage du quartier du Jupsin en zone B.

3°. En conclusion, l'Autorité estime que :

- a) aux termes de la législation actuelle, la seule mesure susceptible d'être appliquée en zone A du PEB de l'aéroport de Liège-Bierset est le rachat des immeubles;
- b) une possibilité de révision du tracé de la zone A pourrait résulter d'une réévaluation des projections du trafic aérien à l'aéroport de Liège-Bierset.

5.2. Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud

Avis n° GW/2002/1B rendu le mercredi 24 juillet 2002

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.

Etant 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 1^{er} 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 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.

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^{er} 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.

6. | Compétence de traitement des plaintes

Deux plaintes ont été introduites auprès de l'ACNAW par des riverains d'aéroport ou bien encore par des associations de riverains.

Les plaintes portaient notamment sur :

- la validité de la zone A de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;
- les vols nocturnes de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;
- l'accès à l'information dans le cadre du décret du 13 juin 1991;
- l'absence de réseau de sonomètres destiné à contrôler les infractions à la réglementation mise en place en Région wallonne;
- les procédures de nuit différentes de celles de jour à l'aéroport de Liège-Bierset.

Dans la mesure où les demandes et plaintes ne faisaient pas l'objet d'un recours en justice, l'ACNAW a, dans chaque cas, répondu directement aux plaignants.

Sur base des éléments objectifs qui ont été mis en évidence par certaines plaintes, l'ACNAW a interpellé le Gouvernement wallon sur ces questions.

7. | Compétence de recommandation

Tant dans les recherches et études préalables aux avis rendus que dans le traitement des plaintes reçues, l'ACNAW a été confrontée à certains problèmes pour lesquels, en vertu des missions qui lui ont été confiées par le décret, elle a jugé indispensable de sensibiliser le Gouvernement wallon en lui faisant certaines recommandations.

Nous citerons ainsi :

- **les mesures d'encadrement** : alors que le décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit est entré en vigueur le 25 octobre 2001, tant la mise en œuvre d'un réseau de sonomètres permettant le contrôle et le suivi du respect de la législation, que l'instauration d'un régime d'amendes administratives destinées à sanctionner les infractions environnementales n'ont toujours pas été réalisées;
- **les procédures de vol à l'aéroport de Liège-Bierset** : les procédures de jour entre 06h00 et 24h00, lorsque le contrôle aérien est effectué par les militaires, ne sont pas identiques à celles de nuit lorsque le contrôle aérien est civil. Cette situation pose problème vis-à-vis de la validité du PEB et l'ACNAW a donc interpellé le Ministre pour qu'il intervienne auprès du Ministre de la Défense nationale afin de trouver rapidement une solution;
- **Groupe de "procédures" - Comité de pilotage** : la complexité de la matière environnementale aéroportuaire a nécessité la création d'un groupe de travail composé de bureaux d'étude acoustique, de membres de l'Administration, de pilotes et de représentants du Cabinet afin de conseiller au mieux le Gouvernement dans une matière très pointue. L'ACNAW a demandé au Ministre de vouloir bien relancer l'activité de ce groupe, laquelle était en veilleuse depuis plusieurs mois;
- **Information** : une information complète et permanente est une des conditions essentielles à la qualité du travail et de l'action de l'ACNAW qui s'est tout naturellement adressée au Ministre pour insister auprès de lui afin de pouvoir disposer, en tout temps, d'une information rapide, et ce de la part de tous les acteurs du secteur aéroportuaire.

Annexes

8. | Annexes

8.1. Décret du 8 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en région wallonne (1)

Le Conseil régional wallon a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}

Il est institué une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances aéroportuaires en Région wallonne, ci-après dénommée "l'Autorité".

Article 2

Cette autorité a pour mission de :

- 1° formuler des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords des aéroports et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement. Elle dispose également d'un pouvoir de recommandation sur la nécessité de réviser les plans d'exposition au bruit;
- 2° alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires;
- 3° dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs ou certaines activités;
- 4° réaliser ou faire réaliser des expertises en matière de mesure de bruit aux abords des aéroports;
- 5° à la demande du Gouvernement, émettre un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que sur toute autres question lui soumise;
- 6° donner son avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires que lui soumet tout citoyen;
- 7° jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores aéroportuaires.

Note (1) : Session 2000-2001. Documents du Conseil. - 182 (2000-2001) N 1 à 5.
Compte rendu intégral. - Séance publique du 29 mai 2001. Discussion - Votes.

Article 3

§ 1^{er} L'Autorité est composée d'un président et de six membres, à savoir :

- 1° un membre désigné en raison de sa renommée internationale en matière de nuisances sonores aéroportuaires;
- 2° un membre désigné en raison de sa compétence en matière de gêne sonore;
- 3° un membre désigné en raison de sa compétence en matière d'acoustique;
- 4° un membre désigné en raison de sa compétence en matière de santé humaine;
- 5° un membre désigné en raison de sa compétence en matière d'aéronautique;
- 6° un membre désigné en raison de sa compétence en matière de navigation aérienne.

§ 2 Le président et les membres de l'Autorité sont désignés par le Gouvernement sur la base d'une liste double.

Le président sera choisi parmi les personnes ayant une expérience dans la magistrature.

La durée de leur mandat est de quatre ans. Les mandats sont renouvelables.

En cas de vacance d'un mandat avant son expiration pour cause, notamment, de décès, de démission ou d'incompatibilité, un successeur est désigné, sans délai, par le Gouvernement. Le successeur achève le mandat en cours.

§ 3 La qualité de membre de l'Autorité est incompatible avec la qualité de :

- 1° Ministre du Gouvernement ou membre du Cabinet d'un Ministre du Gouvernement;
- 2° parlementaire ou attaché parlementaire;
- 3° membre du personnel des Services du Gouvernement;
- 4° administrateur, gérant ou employé d'une société d'exploitation d'un aéroport;
- 5° membre d'une association de riverains des aéroports ou d'une association de riverains des aéroports ou d'une association de protection de l'environnement.

§ 4 Le Gouvernement règle le fonctionnement de l'Autorité.

Article 4

L'Autorité bénéficie de l'assistance technique des Services du Gouvernement. Son secrétariat est assuré par un fonctionnaire désigné au sein de ces services.

Les crédits nécessaires au fonctionnement de l'Autorité sont inscrits au budget des dépenses.

Le Gouvernement fixe les modalités d'exécution du présent article.

Article 5

Les Services du Gouvernement et les sociétés d'exploitation des aéroports transmettent à l'Autorité, à sa simple demande et dans les plus brefs délais, tout renseignement, données, étude, avis en leur possession et nécessaire pour l'accomplissement de ses missions.

Article 6

Annuellement, l'Autorité adresse un rapport de ses activités au Conseil régional wallon, au Gouvernement et aux comités de concertation pour l'environnement de chaque aéroport.

Un exemplaire de ce rapport est également transmis à toute personne intéressée sur simple demande.

Le coût réel de cette copie est à charge du demandeur.

Ce rapport est également accessible via internet.

Article 7

Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Promulgons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au Moniteur belge.

Namur, le 08 juin 2001.

Le Ministre-Président,
J-CI. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Economie, des PME, de la Recherche et des Technologies nouvelles,
S. KUBLA

Le Ministre des Transports, de la Mobilité et de l'Energie,
J. DARAS

Le Ministre du Budget, du Logement, de l'Equipement et des Travaux publics,
M. DAERDEN

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M FORET

Le Ministre de l'Agriculture et de la Ruralité
J. HAPPART

Le Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique,
Ch. MICHEL

Le Ministre des Affaires sociales et de la Santé,
Th. DETIENNE

La Ministre de l'Emploi et de la Formation,
Mme M. ARENA

8.2. Arrêté du gouvernement wallon du 31 janvier 2002 portant nomination du président et des membres de l'autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires

Le Gouvernement wallon,

Vu le décret du 08 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires;

Sur proposition du Ministre de l'Economie, des P.M.E., de la Recherche et des Technologies nouvelles,

ARRETE :

Article 1^{er}

Est nommé en qualité de président de l'autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires, ci-après dénommé l'autorité :

- Mme Karin GERARD.

Article 2

Sont nommés en qualité de membres de l'autorité :

- Professeur Jean-Pierre COYETTE, de renommée internationale en matière de nuisances sonores;
- M. Daniel SOUBRIER, compétent en matière de gêne sonore;
- Professeur Jean-Jacques EMBRECHTS, compétent en matière d'acoustique;
- Professeur Jean WILMOTTE, compétent en matière de santé humaine;
- Professeur Michel HOGGE, compétent en matière d'aéronautique;
- M. Paul GENTON, compétent en matière de navigation aérienne.

Article 3

Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Article 4

Le Ministre qui a l'équipement et l'exploitation des aéroports dans ses attributions est chargé de l'application du présent arrêté.

Namur, le 31 janvier 2002

Le Ministre-Président,
J-C VAN CAUWENBEGHE

Le Ministre de l'Economie, des P.M.E., de la Recherche et des Technologies nouvelles,
S. KUBLA

8.3. Arrêté du gouvernement wallon du 25 avril 2002 relatif au fonctionnement de l'autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en région wallonne.

REGLEMENT D'ORDRE INTERIEUR

Article 1 - Siège de l'Autorité indépendante

1. Le siège de l'Autorité indépendante est à Namur.

Article 2 - Fonctionnement de l'Autorité indépendante

1. L'Autorité indépendante, sur convocation de son Président, se réunit en session ordinaire une fois par mois, un samedi et ce, au moins dix samedis par an sauf circonstances exceptionnelles.
2. Lorsque les circonstances l'exigent, le Président convoque l'Autorité indépendante en session extraordinaire dans les plus brefs délais.
3. Le Président établit l'ordre du jour des sessions. Tout membre peut proposer au Président l'inscription à l'ordre du jour des sessions de toute question entrant dans les attributions de l'Autorité indépendante. La question sera introduite au moins sept jours ouvrables avant la séance.
4. Le Président peut inviter à participer aux séances de l'Autorité indépendante toute personne extérieure et ce, à titre consultatif sauf opposition de la majorité des membres, informés sept jours ouvrables au plus tard avant la séance.
Ces invités n'assistent pas aux délibérations de l'Autorité.
5. Dans les mêmes conditions, le Président peut également inviter à participer aux séances les représentants de toute Administration.
6. L'Autorité indépendante désigne en son sein un Vice-Président.
7. L'Autorité indépendante délibère en assemblée plénière non publique. Il ne peut être valablement délibéré que si plus de la moitié des membres assistent à la séance. Si après une première convocation le quorum n'est pas atteint, l'Autorité indépendante pourra valablement délibérer quelque soit le nombre de ses membres présents, lors d'une seconde session convoquée à cet effet avec préavis de quinze jours.
8. Les membres de l'Autorité indépendante sont tenus de garder le secret des délibérations.
9. Les décisions sont prises à la majorité des deux tiers des membres présents.
Le vote à main levée est de règle. Il est constaté par le secrétaire de la séance et proclamé par le Président.
10. L'Autorité indépendante peut constituer des commissions à caractère permanent ou occasionnel dont elle détermine les tâches, missions et modalités de fonctionnement, tout comme recourir à des experts.
11. Le rapport annuel d'activités rédigé par le secrétariat est adressé, après approbation par l'Autorité, au Conseil régional wallon, au Gouvernement et au Comité de Concertation pour l'Environnement de chaque aéroport.

Article 3 - Tenue des séances de l'Autorité indépendante

1. L'Autorité indépendante ne peut délibérer que sur les questions inscrites à l'ordre du jour qui auront été adressées au moins sept jours ouvrables à l'avance au Président ou exceptionnellement sur celles qui, en raison de leur urgence, lui sont soumises en séance.

2. Le Président ou son remplaçant dirige les délibérations.

Par remplaçant, il faut entendre le Vice-Président. En cas de défaillance de ce dernier, le Président désigne tout autre membre pour le représenter.

3. Le secrétariat des séances de l'Autorité indépendante est assuré par un fonctionnaire désigné au sein des services du Gouvernement.

4. Il est tenu un procès-verbal des séances. Ce document est signé par le Président de séance et le secrétaire. Il y est fait mention des membres présents et des décisions prises. Un exemplaire du projet de procès-verbal est remis à chaque membre de l'Autorité indépendante. Il est annexé, pour approbation, à la convocation pour la réunion suivante.

Une fois approuvé, un exemplaire du procès-verbal est adressé à chacun des membres et au Ministre qui a l'équipement et l'exploitation aéroportuaire dans ses attributions.

5. Les délibérations n'étant pas publiques, l'Autorité indépendante peut, par décision spéciale prise à l'unanimité, admettre leur publicité dans les formes et teneurs, qu'elle juge convenables. Dans ce cas, les décisions sont rendues publiques.

Article 4 - Le budget

Le Président propose au Ministre qui a l'équipement et l'exploitation aéroportuaire dans ses attributions le budget annuel pour le fonctionnement de l'Autorité indépendante, ainsi que tout réajustement budgétaire s'avérant nécessaire en cours d'exercice.

Article 5 - Rémunération des membres de l'Autorité indépendante

1. Les membres de l'Autorité indépendante ont droit pour leurs activités au sein de l'Autorité à des jetons de présence.

Le montant du jeton de présence aux réunions mensuelles s'élève à un montant forfaitaire de 240 € brut.

Ce montant est lié aux fluctuations de l'indice des prix à la consommation du mois de février 2002.

2. Les membres de l'Autorité indépendante ont droit aux indemnités pour frais de déplacement conformément aux dispositions applicables au personnel des services du Gouvernement wallon et notamment en exécution de l'arrêté du Gouvernement wallon du 07 mars 2001 modifiant l'arrêté royal du 18 janvier 1965 portant réglementation générale en matière de frais de parcours.

3. Il peut être accordé, et ce à titre exceptionnel aux membres de l'Autorité indépendante, une indemnité horaire pour services prestés en dehors des réunions mensuelles.

L'indemnité horaire est fixée à 60 € brut indexé.

4. Le membre de l'Autorité indépendante n'ayant pas son domicile en Belgique bénéficiera pour assister aux réunions mensuelles du remboursement, sur base de justificatifs, de la totalité des frais qu'il aura exposés.

5. Dans le cadre de déplacements à l'étranger, chaque membre de l'Autorité indépendante aura droit au remboursement, sur base de justificatifs, des débours occasionnés dans le cadre de sa mission.

Article 6 - Missions diverses

§ 1 Du Président

Le Président est chargé notamment :

- de préparer les assemblées de l'Autorité indépendante
- d'établir l'ordre du jour des sessions;
- de veiller à ce que soient accomplies les missions confiées à l'Autorité indépendante;
- de soumettre à l'approbation de l'Autorité indépendante le rapport annuel et le rapport financier rédigé par le secrétariat;
- de représenter et de déléguer la personne chargée de représenter en qualité l'Autorité indépendante vis-à-vis des tiers;

§ 2 Du Vice-Président

Le Vice-Président est chargé notamment de remplacer le Président dans tout ou partie de ses fonctions, qu'il soit empêché ou que ce soit sur délégation du Président.

Article 7 - Décès, démission ou révocation

§ 1 Du Président

En cas de décès ou démission du Président, il est remplacé par le Vice-Président ou à défaut par la personne déléguée par lui, jusqu'à la nomination d'un nouveau Président.

Article 8 - Application du R.O.I.

Le présent règlement d'ordre intérieur entre en application dès son approbation par le Gouvernement wallon.

8.4. Calendrier des réunions

REUNIONS ORDINAIRES

Date	Objets
02 mars 2002	Fonctionnement et mise en place de l'ACNAW Désignation d'un porte-parole
09 mars 2002	Règlement d'ordre intérieur Cellule d'appui logistique Budget
26 mars 2002	Audition de Monsieur J. Diez, Directeur général de la Direction générale des Transports du MET Débriefing de la visite de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud Désignation d'un Vice-Président Logo et sigle de l'Autorité indépendante
20 avril 2002	Mise au point du projet de règlement du traitement des plaintes Entretien avec le Ministre Kubla
08 juin 2002	Exposé des acousticiens (A-Tech et CEDIA) Traitement d'une plainte
01 juillet 2002	Préparation d'un avis de l'Autorité sur une demande du Gouvernement Traitement d'une plainte
07 septembre 2002	Débriefing de la rencontre avec la Direction des aéroports de Paris Débriefing de la rencontre avec l'ACNUSA Conceptualisation de l'action future de l'ACNAW
05 octobre 2002	Réseau de sonomètres - étude technique Positionnement de l'ACNAW dans le système complexe Plan de communication Rapport annuel
09 novembre 2002	Etude technique relative à l'impact du bruit généré par l'activité aéroportuaire sur la santé Plan de communication
07 décembre 2002	Audition du Vice-Président de BIAC Débriefing de la rencontre avec la Commission parlementaire de l'Economie, des PME, du Commerce extérieur et du Tourisme Synthèse des journées de réflexion interne de l'ACNAW Plan de communication

REUNIONS EXTRAORDINAIRES

Date	Objets
26 mars 2002	Visite de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud Réunion avec les différents acteurs de la politique aéroportuaire Appréhension in situ de la gêne sonore dans l'environnement de l'aéroport
16 avril 2002	Visite de l'aéroport de Liège-Bierset Réunion avec les différents acteurs de la politique aéroportuaire Appréhension in situ de la gêne sonore dans l'environnement de l'aéroport
23 juillet 2002	Visite de la Maison de l'Environnement des aéroports de Paris (ADP) et de la plate-forme de Roissy Réunion de travail avec la Direction de l'Environnement et la Direction d'ADP
24 juillet 2002	Rencontre avec l'ACNUSA
07 octobre 2002	Visite de l'aéroport international de Genève Séance de travail avec la Direction générale et la Direction de l'Environnement
08 octobre 2002	Visite de l'aéroport international de Genève Séance de travail avec l'ACTR
18 novembre 2002	Journée de réflexion interne
25 novembre 2002	Journée de réflexion interne
05 décembre 2002	Rencontre avec la Commission parlementaire de l'Economie des PME, du Commerce extérieur et du Tourisme

8.5. Acteurs intervenant dans la problématique des nuisances sonores autour des aéroports wallons

(1) Ministère de l'équipement et des transports, DG.3, D.323, D.324 et D.325

- Base légale réglementaire : Loi spéciale de réformes institutionnelles.
- Nature : Service du Gouvernement wallon.
- Siège :
 - D.323 : CA MET - Boulevard du Nord n° 8 - 5000 Namur
 - D.324 : Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud - 6041 Gosselies
 - D.325 : Aéroport de Liège-Bierset - 4460 Grâce-Hollogne
- Composition ou contact :
 - D.323 : Monsieur Christian BODART, Directeur
 - D.324 : Monsieur Michel PIRAUX, Directeur
 - D.325 : Monsieur Philippe DUMONCEAUX, Directeur
- Missions :

La Direction des Programmes et de la Gestion aéroportuaire (D.323)

La D.323 constitue l'interface entre les différents partenaires de l'activité aéroportuaire régionale et représente la Région dans les instances nationales et internationales du secteur aéronautique.

La D.323 prépare et gère les budgets des aérodromes publics de la Région wallonne, coordonne et surveille les études et les travaux d'infrastructure de ces aérodromes.

La D.323 contrôle également les concessions domaniales ou de services accordées par le Gouvernement wallon, le respect des cahiers des charges et des protocoles d'accord liés à ces concessions.

La D.323 exerce le contrôle des sociétés concessionnaires dans la mesure déterminée par les décrets, règlements et actes de concession.

La D.323 assure la gestion et l'exploitation des aérodromes de Spa-La Sauvenière et de Saint-Hubert.

La D.323 assure le contrôle de l'application et du respect des normes environnementales. Elle assure le suivi juridique et technique de la problématique environnementale aéroportuaire.

La D.323 est chargée du contrôle et du respect des normes et servitudes aéronautiques.

La Direction de l'aéroport de Charleroi (D.324) et la Direction de l'aéroport de Liège (D.325)

Comme directions aéroportuaires, elles organisent les opérations nécessaires au bon fonctionnement des activités aéroportuaires.

Elles surveillent et contrôlent les installations et les infrastructures qui appartiennent au domaine de la Région et qui ont été concédée par celle-ci à un tiers.

Elles veillent à la sûreté et à la sécurité au sol ; elles surveillent et contrôlent l'aéroport.

C'est également elles qui examinent les projets et qui surveillent les travaux à exécuter sur l'emprise aéroportuaire, en fonction de la réglementation aéronautique.

Elles contrôlent l'application et le respect des normes nationales et internationales en matière aéronautique ainsi que des actes de concession.

Enfin, elles sont l'interface entre les divers acteurs concernés directement ou indirectement par les activités de l'aéroport.

**(2) Ministère de l'équipement et des transports,
Direction générale des Services techniques (DG.4), Cellule EDSI**

- Base légale réglementaire :
 - Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, article 1 bis.
 - Décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.
 - Arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux immeubles d'habitation situés dans la deuxième zone (zone B) du Plan d'Exposition au Bruit des aéroports relevant de la Région wallonne, ainsi que son arrêté ministériel régional wallon d'exécution du 18 juillet 2001

- Nature : Service MET.

- Siège : Rue Fontaine n° 46 - 4460 Grâce-Hollogne

- Composition ou contact : Monsieur Yves LACROIX, Directeur

- Missions :

La D.401-B a été mise en place au sein de la DG.4 le 1^{er} octobre 1998.

Elle a pour mission de réaliser les mesures de bruit, l'état des lieux des habitations, l'élaboration de propositions d'insonorisation, tant techniques que budgétaires et le suivi des travaux jusqu'à la réception.

Ces missions sont actuellement liées au développement de l'aéroport de Liège, mais sont appelées à être étendues, dans un stade ultérieur, à l'aéroport de Charleroi.

(3) Ministère de la Région wallonne, DGRNE, Cellule Bruit

- Base légale réglementaire : Loi spéciale de réformes institutionnelles.

- Nature :

Service de la Direction de la Coordination et de la Prévention des pollutions, de la Division de la Prévention et des Autorisations, de la DGRNE.

- Siège : Avenue Prince de Liège, 15 B à 5100 Namur

- Composition ou contact :

Monsieur Bernard PENDEVILLE, Inspecteur Général
Monsieur Jean-Pierre LANNOY, Responsable

■ Missions :

- Assurer l'application de la législation spécifique à la lutte contre le bruit.
- Suivi global des questions liées à la pollution sonore :
 - documentation technique et réglementaire ;
 - suivi des lois et normes étrangères, des directives CEE ;
 - transposition en droit wallon des directives CEE en collaboration avec les services de l'Inspecteur Général ;
 - adaptation des conditions d'exploitation relatives au bruit ;
 - normes réglementaires concernant le bruit des activités industrielles, des transports, des troubles de voisinage ;
 - gestion du matériel d'analyse acoustique ;
 - agrément des laboratoires de mesure de bruit ;
 - subvention aux communes pour l'acquisition de sonomètres ;
 - information aux administrés ;
 - instruction ou avis pour les dossiers comportant un volet "pollution sonore" important.

Remarque :

Le service n'est jamais intervenu à ce jour en matière de nuisances aéroportuaires mais à l'avenir, il sera sans doute amené à jouer un rôle à deux niveaux :

1° l'application de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui prévoit notamment " la détermination de l'exposition au bruit dans l'environnement grâce à la cartographie du bruit " ;

2° le permis d'environnement auquel seront soumis les aéroports.

(4) SOWAER

■ Base légale réglementaire :

- Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.
- Décret du 06 mai 1999 autorisant le Gouvernement wallon à créer des sociétés spécialisées.
- Arrêté du Gouvernement wallon du 08 février 2001 autorisant la SOGEPA à constituer pour le compte de la Région wallonne, une société spécialisée dénommée Sowaer.
- Arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2001 relatif à l'exercice de missions déléguées spécifiques confiées à la Sowaer tel que modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 21 novembre 2002.

■ Nature : Société spécialisée de droit public.

■ Siège : Chaussée de Liège n° 622 à 5100 Jambes.

■ Composition ou contact : Monsieur Luc VUYLSTEKE, Président

■ Missions :

La Sowaer est chargée de la mise en œuvre, du suivi et du financement des mesures adoptées par le Gouvernement et le Ministre compétent notamment en exécution de l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

A cette fin, la Sowaer interviendra entre autres :

- dans l'acquisition d'immeubles bâtis ou non bâtis dans les zones du plan d'exposition au bruit et dans le cadre de l'application du principe d'égalité défini à l'article 1er bis, § 3, 10 ° de la loi précitée ;
- dans l'octroi de primes à l'isolation des habitations situées dans les zones du plan d'exposition au bruit ;
- dans l'octroi de primes de déménagement au titulaire d'un bail de résidence principale ;
- dans l'octroi de primes pour troubles commerciaux et professionnels ;
- dans la mise en place de la gestion d'un réseau permanent de mesures de nuisances sonores ;
- dans la mise en œuvre d'un service d'information aux riverains.

(5) Cellules SERINFO (reprises par la SOWAER)

- Base légale réglementaire :
 - Loi spéciale de réformes institutionnelles.
 - Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.
 - Décret du 06 mai 1999 autorisant le Gouvernement wallon à créer des sociétés spécialisées.
 - Arrêté du Gouvernement wallon du 08 février 2001 autorisant la SOGEPA à constituer pour le compte de la Région wallonne, une société spécialisée dénommée Sowaer.
 - Arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2001 relatif à l'exercice de missions déléguées spécifiques à la Sowaer tel que modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 21 novembre 2002.
- Nature : Service du MET, transféré à la SOWAER.
- Siège :
 - Aéroport de Liège - 4460 Grâce-Hollogne
 - Aéroport de Charleroi - Zoning industriel de Jumet - Première Rue n° 1 à 6040 JUMET
- Composition ou contact :
 - agents des sociétés d'exploitation
 - agents du MET
- Missions :
 - Information aux riverains.
 - Gestion administrative, financière des mesures d'accompagnement en faveur des riverains.
 - Assistance dans les procédures d'indemnisation.

(6) SAB - BSCA

- Base légale réglementaire :
 - Décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, articles 2 à 4.
 - Conventions de concession et cahiers des charges annexés.
- Nature : Sociétés concessionnaires.
- Siège :
 - SAB - Aéroport de Liège - 4460 Grâce-Hollogne
 - BSCA - Airport marketing office - Bâtiment S11 - 6041 Gosselies

■ Composition ou contact :

- SAB : Monsieur Luc PARTOUNE, Administrateur - Directeur Général
- BSCA : Monsieur Laurent JOSSART, Administrateur délégué

■ Missions :

Prendre en charge les différents aspects liés au développement commercial respectivement de l'aéroport de Liège et de Charleroi-Bruxelles Sud via une concession de service pour la promotion et la gestion commerciale du domaine public de l'aéroport et des zones à vocation industrielle et de services situées dans son environnement immédiat (zone aéroportuaire) ;

(7) Comités de concertation pour l'environnement

■ Base légale réglementaire :

- Décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.
- Arrêté du Gouvernement wallon du 08 novembre 2000 portant création du Comité de concertation pour l'environnement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.
- Arrêté du Gouvernement wallon du 08 novembre 2000 portant création du Comité de concertation pour l'environnement de l'aéroport de Liège-Bierset.

■ Nature : Organe consultatif.

■ Composition ou contact : Les Comités sont composés comme suit :

a) en qualité de membres :

1^{er} groupe :

- un représentant du Ministre-Président ;
- un représentant du Ministre qui a l'équipement et l'exploitation des aéroports dans ses attributions ;
- un représentant du Ministre de l'Environnement ;
- un représentant du Ministre de la Mobilité et des Transports ;
- un représentant de la société de gestion de l'aéroport ;
- un représentant de Belgocontrol ;
- un représentant du Ministère de la Défense nationale (pour Liège uniquement).

2^e groupe :

Trois représentants des utilisateurs de l'aéroport.

3^e groupe :

Un représentant de chacun des conseils communaux des communes concernées par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport.

4^e groupe :

Des représentants des riverains de l'aéroport (sept pour Liège et six pour Charleroi).

b) en qualité d'observateurs :

- 1° un représentant de l'administration de l'aéronautique ;
- 2° deux représentants du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports ;
- 3° un représentant de la Société régionale wallonne du Transport ;
- 4° un représentant de SERINFO.
- 5° un représentant de chacune des organisations les plus représentatives des travailleurs (Arrêté du Gouvernement wallon du 15 février 2001, article 1^{er}).

■ Missions :

- Constituer un lieu de rencontre et de débat où sont représentés toutes les personnes ou groupes de personnes intéressés.
- Assurer au mieux l'intégration de l'aéroport dans son environnement.

(8) Commission technique d'avis sur les travaux d'insonorisation

■ Base légale réglementaire :

- Décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.
- Arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux immeubles d'habitation situés dans la 2^{ème} zone (zone B) du plan d'exposition au bruit des aéroports relevant de la Région wallonne.
- Arrêté du Gouvernement wallon du 12 juillet 2001 fixant l'objet, la composition et le fonctionnement de la Commission technique d'avis sur les travaux d'insonorisation.

■ Nature : Commission consultative technique.

■ Siège : Namur.

■ Composition ou contact :

La Commission est composée de six membres effectifs, à savoir :

- 1° un membre désigné par le Ministre qui a la gestion aéroportuaire dans ses attributions ;
- 2° un membre désigné par la Société wallonne des aéroports (SOWAER) ;
- 3° un membre désigné par la Région wallonne - Direction générale des services techniques du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports ;
- 4° un membre désigné par la Société des Architectes francophones ;
- 5° un membre désigné par l'Association belge des Acousticiens ;
- 6° un membre désigné par la Confédération de la Construction wallonne.

■ Missions :

La Commission technique prévue par l'article 3, § 5 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux immeubles d'habitation situés dans la deuxième zone (zone B) du plan d'exposition au bruit des aéroports relevant de la Région wallonne, ci-après dénommée "Commission", a pour objet de :

- remettre un avis au Ministre qui a la Gestion aéroportuaire dans ses attributions conformément à l'article 3, § 5, de l'arrêté du Gouvernement précité ;
- établir le rapport technique visé à l'article 9 de l'arrêté du Gouvernement précité ;

- établir un rapport d'évaluation au plus tard un an après l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement précité. Ce rapport tient compte notamment des résultats techniques et financiers des premières interventions et de l'analyse des dérogations accordées et refusées par rapport aux types d'immeubles repris en zone B.

(9) Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires (ACNAW)

■ Base légale réglementaire :

Décret du 08 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne.

■ Nature :

- Autorité indépendante des autorités publiques.
- Organe d'avis et de médiation.

■ Siège : Boulevard du Nord n° 8 à 5000 Namur.

■ Composition ou contact :

L'Autorité est composée d'un Président et de six membres, à savoir :

- 1° un membre désigné en raison de sa renommée internationale en matière de nuisances sonores aéroportuaires ;
- 2° un membre désigné en raison de sa compétence en matière de gêne sonore ;
- 3° un membre désigné en raison de sa compétence en matière d'acoustique ;
- 4° un membre désigné en raison de sa compétence en matière de santé humaine ;
- 5° un membre désigné en raison de sa compétence en matière d'aéronautique ;
- 6° un membre désigné en raison de sa compétence en matière de navigation aérienne.

■ Missions :

Cette autorité a pour mission de :

- 1° formuler des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords des aéroports et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement. Elle dispose également d'un pouvoir de recommandation sur la nécessité de réviser les plans d'exposition au bruit ;
- 2° alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires ;
- 3° dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs ou certaines activités ;
- 4° réaliser ou faire réaliser des expertises en matière de mesure de bruit aux abords des aéroports ;
- 5° à la demande du Gouvernement, émettre un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que sur toute autre question lui soumise ;

6° donner son avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires que lui soumet tout citoyen ;

7° jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores aéroportuaires.

(10) Commission de recours en matière de liberté d'accès à l'information relative à l'environnement

- Base légale réglementaire :
 - Décret du 13 juin 1991 concernant la liberté d'accès des citoyens à l'information relative à l'environnement, article 9.
 - Arrêté de l'exécutif régional wallon définissant les règles relatives au recours prévu par le décret du 13 juin 1991.

- Nature : Juridiction administrative.

- Siège : Fixé dans les locaux de la DGRNE, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5000 Namur.

- Composition ou contact :

- Six membres effectifs nommés par le Gouvernement wallon + suppléants.
- Madame Simone GUFFENS, Présidente (Conseil d'Etat)
- Madame Nadia SAIADI, Secrétaire (désignée par le Directeur général de la DGRNE).

- Missions :

Statuer sur les recours introduits par toute personne physique ou morale en matière de liberté d'accès des citoyens à l'information relative à l'environnement détenue par une autorité publique, que ce soit pour cause de délais excessifs, de rejet abusif ou de réponse insatisfaisante.

(11) Médiateur de la Région wallonne

- Base légale réglementaire :

Décret du 22 décembre 1994 portant création de l'institution de Médiateur de la Région wallonne.

- Nature :

- Le Médiateur de la Région wallonne est nommé par le Conseil régional wallon pour une période de six ans.
- Il ne reçoit d'instruction d'aucune autorité.

- Siège : Avenue François Bovesse n° 74 à 5100 Namur.

- Composition ou contact : Monsieur Frédéric BOVESSE

- Missions :

Le Médiateur de la Région wallonne reçoit les réclamations concernant, dans leurs relations avec les administrés, le fonctionnement des autorités administratives régionales wallonnes, à l'exclusion des autorités administratives dotées par la loi ou le décret, de leur propre Médiateur.

(12) Service Public Fédéral La Défense

- Base légale réglementaire :

Accord de coopération entre l'Etat belge représenté par le Ministre de la Défense nationale et la Région wallonne représentée par son Gouvernement en la personne du Ministre-Président et en la personne du Ministre des Transports portant sur l'utilisation en commun de l'aérodrome de Bierset tant pour les activités militaires que pour les activités liées à l'aviation civile du 08 mars 1997.

- Nature : Service Public Fédéral

- Siège : Rue Bruyn - 1120 Bruxelles

- Missions :

- Gestion de la base aérienne de Bierset en ce compris le contrôle de la sécurité aérienne civile et militaire pendant les heures d'ouverture de la base militaire.
- Gestionnaire de l'espace aérien militaire au-dessus du territoire belge.

(13) Direction générale du Transport aérien

(anciennement Administration de l'Aéronautique)

- Base légale réglementaire : Loi spéciale de réformes institutionnelles

- Nature : Service Public Fédéral Mobilité et Transport.

- Siège : C.C.N. - Rue du Progrès 80 Bte 5 - 4^{ème} étage - 1030 Bruxelles

- Composition ou contact : Monsieur E. VAN NUFFEL, Directeur général

- Missions :

- Concrétisation de la politique relative au transport aérien.
- Délivrance des permis d'exploitation pour le transport aérien commercial et autorisations de travail aérien.
- Mise à jour du Code de l'Air.
- Coopération avec les organisations internationales compétentes en matière d'aviation (OACI, CEAC...).
- Contrôle de l'application de la réglementation technique concernant l'exploitation de la navigation aérienne et délivrance des Certificats de Transporteur Aérien.
- Supervision de la politique d'utilisation de l'espace aérien belge.
- Se prononce sur la navigabilité des aéronefs.
- Inspection aéronautique.

(14) Belgocontrol

■ Base légale réglementaire :

- Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.
- Accord de coopération entre l'Etat belge agissant pour la Régie des Voies Aériennes du 30 novembre 1989.

■ Statut : Entreprise publique autonome

■ Siège : C.C.N. - Rue du Progrès 80 Bte 2 - 1030 Bruxelles

■ Composition ou contact :

Comité de direction :

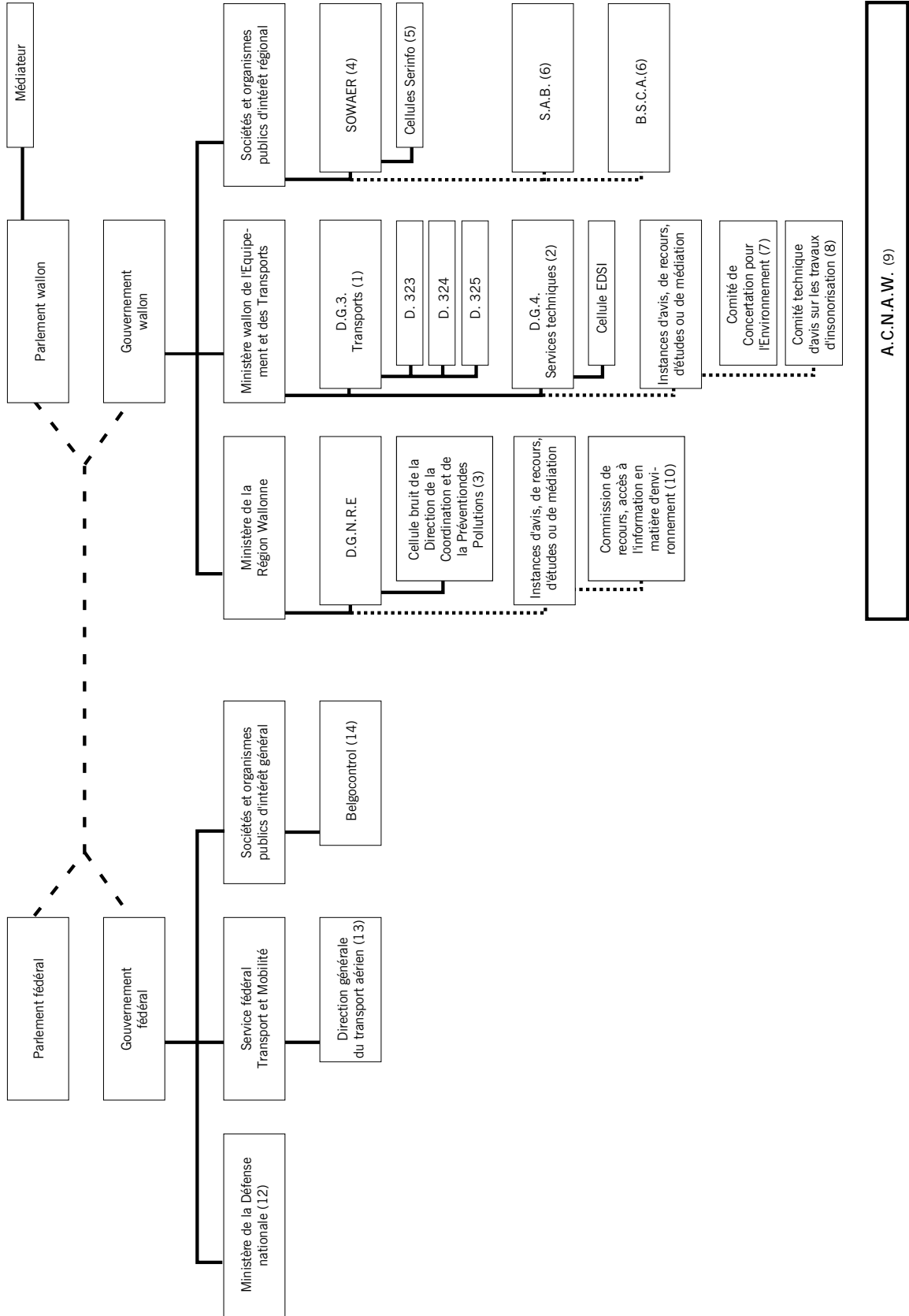
- Monsieur JC. TINTIN
Administrateur délégué
- Monsieur R. VERSCHUEREN
Directeur général - Administration et Finance
- Monsieur B. ALLOO
Directeur général des opérations
- Monsieur J. COTTYN
Directeur général des équipements

■ Missions :

Belgocontrol a pour objet :

- 1° d'assurer la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces aériens dont l'Etat belge est responsable en vertu de la Convention relative à l'Aviation civile internationale du 07 décembre 1944, notamment son annexe 2, approuvée par la loi du 30 avril 1947, ou en vertu de tout autre accord international;
- 2° d'assurer à l'aéroport de Bruxelles-National le contrôle des mouvements des aéronefs en approche, à l'atterrissage, au décollage et sur les pistes et les voies de circulation, ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic, et de continuer à assurer la sécurité du trafic aérien des aéroports et aérodromes publics régionaux conformément à l'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 avec les Régions;
- 3° de fournir aux services de police et d'inspection aéronautique et aéroportuaire des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage et aux effets observables de ceux-ci;
- 4° de fournir des informations météorologiques pour la navigation aérienne, ainsi que les services de télécommunications ou autres services liés aux activités visées au 1 ou 2.

Organigramme des différents acteurs en matière environnementale dans le cadre du développement des aéroports wallons



8.6. Politique et stratégie environnementales aéroportuaires wallonnes : concepts de base

La politique environnementale de la Région wallonne en matière de maîtrise de nuisances sonores s'articule autour du concept particulier qu'est le plan d'exposition au bruit.

C'est pourquoi cette notion mérite largement d'être développée ici.

En avril 2001, le Conseil de l'Union européenne présentait la position commune arrêtée en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

Les dispositions de cette directive tiennent notamment compte de la communication de la Commission du 1^{er} décembre 1999 dans laquelle ont été définis un indicateur de bruit commun et des méthodes de calcul et de mesure du niveau d'exposition au bruit aux abords des aéroports.

De son côté, le Parlement wallon (Décret du 1^{er} avril 1999) modifiait la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit afin de doter le Gouvernement wallon de la capacité de définir au voisinage des aéroports et aérodromes en Région wallonne des zones d'exposition au bruit correspondant à des valeurs décroissantes de l'indicateur de bruit L_{dn} (day-night-level).

La cartographie de bruit stratégique

Une carte de bruit stratégique est une représentation des données relatives aux aspects suivants :

- ambiance sonore prévue en fonction d'un indicateur de bruit et pour un niveau d'activités aéroportuaires déterminé en fonction de quatre paramètres (périodes d'activité soit le jour entre 7 et 22 heures, la nuit entre 22 et 7 heures ; nombre et répartition des mouvements par période ; types d'aéronefs utilisés, routes aériennes fixées et procédures de pilotage) ;
- dépassement de valeurs limites indiquées par des courbes de niveau isophonique correspondant aux indicateurs $L_{dn} = 70, 65, 60$ et 55 dB(A)
- estimation du nombre de bâtiments d'une zone donnée, exposés aux valeurs L_{dn} spécifiques fixées par le Parlement (Décret du 08 juin 2001) ;

Les cartes de bruit stratégiques sont établies au moyen d'un programme informatique (le logiciel INM) développé par l'Administration fédérale américaine de l'aviation civile (FAA).

Le plan d'exposition au bruit

Le plan d'exposition au bruit est une carte qui représente au voisinage d'un aéroport les limites géographiques et donc territoriales de quatre zones (A, B, C, D) à l'intérieur desquelles l'ambiance sonore requiert des mesures particulières.

Ces limites géographiques sont déterminées à partir des cartes de bruit stratégiques établies pour un ou plusieurs scénarii et adaptées en fonction soit d'observations réalisées in situ -telles que relevés sonométriques, trajectoires réellement volées- ou encore de caractéristiques urbanistiques ou d'aménagement du territoire -telles que l'accessibilité d'un quartier, la modification prévisible d'un plan d'affectation des sols, l'isolement d'une ou plusieurs habitations-.

Indicateur de bruit

Afin de pouvoir établir la carte géographique de bruit stratégique, il convient de définir :

- un indicateur de bruit ;
- une ou des valeurs limites de cet indicateur.

Un indicateur de bruit permet d'évaluer de façon précise la perception du bruit induit par une source sonore. Il doit donc prendre en compte tous les paramètres qui caractérisent la source de bruit d'une part, et la manière dont elle est perçue d'autre part (gêne sonore). Dans le cas d'aéronefs, cette évaluation s'appuie sur :

- le niveau sonore engendré par le passage de chaque aéronef (certains aéronefs sont plus bruyants que d'autres) ;
- le temps de passage de chaque aéronef (certains aéronefs moins bruyants peuvent être plus gênants parce qu'ils mettent beaucoup plus de temps pour passer - on les entend de loin, et on les entend bien longtemps encore après leur passage) ;
- le nombre total d'aéronefs (le passage d'un seul aéronef par jour, fût-il bruyant, peut être considéré comme acceptable, alors que le passage de 20 ou 30 aéronefs sera perçu comme beaucoup plus gênant) ;
- la période de la journée pendant laquelle il y a des mouvements d'aéronefs (les vols de nuit sont beaucoup plus gênants que les vols de jour).

Pour rappel, le niveau sonore se mesure par référence à la plus basse pression acoustique perceptible ($P_0 = 2 \cdot 10^{-5}$ Pascals) à la fréquence de référence de 100 Hz en utilisant une échelle logarithmique.

Dès lors :

$$L_p = 10 \log_{10} (P/P_0)^2$$

désigne le niveau d'intensité acoustique en dB (décibels). Ainsi, en augmentant l'intensité acoustique d'un facteur 10, on augmente le niveau sonore de 10 dB ; si on l'augmente d'un facteur 100, on augmente ce niveau de 20 dB et ainsi de suite. Inversément, un son de niveau 60 dB comparé à un son de niveau 20 dB est 10.000 fois plus intense.

Le dB(A) est une des unités les plus utilisées pour exprimer le degré de gêne provoqué par un niveau de pression sonore. Il répond à la même définition que le dB, mais la pression y est corrigée fréquentiellement pour tenir compte de la sensibilité de l'oreille humaine. Le filtre fréquentiel (dit "Filtre A") utilisé pour représenter cette sensibilité est normalisé. Tous les sonomètres en sont équipés.

L'indicateur de bruit utilisé en Région wallonne est, conformément au décret du 01 avril 1999, l'indicateur L_{dn} ou "Day-Night-Level". On dispose ainsi d'un seul chiffre représentatif des activités aéroportuaires que l'on obtient au moyen de la formule suivante :

$$L_{dn} = 10 \times \log_{10} \left[\frac{15 \times 10^{L_d/10} + 9 \times 10^{(L_n+10)/10}}{24} \right]$$

avec :

- L_d le niveau équivalent [moyenne énergétique exprimée en dB(A)] engendré par les aéronefs uniquement, entre 7h00 et 22h00 ;
- L_n le niveau équivalent [moyenne énergétique exprimée en dB(A)] engendré par les aéronefs uniquement, entre 22h00 et 7h00, la pénalité de 10 dB(A) étant bien présente dans la formule ;

L_d et L_n sont tous deux calculés au moyen de la formule suivante :

$$L_t = 10 \times \log_{10} \left[\frac{1}{T} \times \sum_{i=1}^N \{t_i \times 10^{L_{eqi}/10}\} \right]$$

où :

- t est égal à d ou n , $T = 54000$ secondes (7-22H) ou 32400 secondes (22-7H) ;
- N est le nombre total d'avions sur la période T ;
- L_{eqi} le niveau équivalent relatif au $i^{\text{ème}}$ avion en dB(A) ;
- t_i le temps de passage en secondes relatif au $i^{\text{ème}}$ avion.

Les valeurs limites de l'indicateur L_{dn}

Les valeurs limites de l'indicateur L_{dn} ont été fixées par les décrets du 1^{er} avril 1999 et du 8 juin 2001. Elles permettent de délimiter de manière décroissante dans le voisinage des aéroports des catégories de zones d'exposition au bruit et par voie de conséquence de dresser des cartes de bruit stratégiques sur lesquelles sont représentées les courbes de niveaux isophoniques correspondant aux indicateurs $L_{dn} = 70,65, 60$ et 55 dB(A).

Le choix de ces seuils est fondé sur l'analyse de différentes enquêtes et rapports réalisés dans le monde, dont l'article scientifique de J.S. BRADLEY⁽¹⁾ intitulé "Détermination des limites de bruit acceptables pour le trafic aérien" qui estime que le seuil des effets négatifs liés au bruit du trafic aérien est approximativement équivalent à $L_{dn} = 56$ dB(A), mesuré à l'extérieur des habitations.

- En deçà de ce seuil, il n'y a pas de preuve concluante d'effets négatifs liés aux niveaux de bruit du trafic aérien ;
- à partir de $L_{dn} = 61$ dB(A), des effets négatifs sont établis et augmentent avec les niveaux de bruit engendrés par le trafic aérien ;
- à partir de $L_{dn} = 66$ dB(A), les effets négatifs liés au bruit du trafic aérien sont significatifs.

C'est dans ce contexte que le Gouvernement a proposé au Parlement la valeur de référence pour le L_{dn} de 55 dB(A) considérant qu'en deçà de ce seuil, il n'y a pas de preuve concluante d'effets négatifs liés aux niveaux de bruit du trafic aérien.

Cette option a pour effet d'imposer des mesures d'accompagnement curatives et préventives pour toute habitation sujette à un niveau sonore $L_{dn} > 55$ dB(A).

Il en résulte en outre que la courbe de niveaux isophonique du $L_{dn} = 55$ dB(A) trace la limite extérieure des cartes de bruit stratégiques.

C'est à l'intérieur de cette limite que le Parlement a fixé quatre zones correspondant aux courbes de niveaux isophoniques de $L_{dn} = 60,65$ et 70 dB(A) considérant en outre que dans la zone intérieure à la courbe de $L_{dn} = 70$ dB(A) l'ambiance sonore était telle qu'elle justifie de décréter cette zone inconstructible pour l'habitat et de proposer aux habitants actuels de la quitter moyennant rachat de leur logement par la Région.

Note (1) : Compte-rendu Inter-noise 96 - Congrès du 25ème anniversaire - Liverpool.

Conclusions

Le processus utilisé par la Région wallonne pour établir le plan d'exposition au bruit d'un aéroport a pour effet de mettre à la disposition des partenaires concernés (société d'exploitation, autorité aéroportuaire, Gouvernement et riverains) un outil de planification spécifique, un outil de programmation des activités de l'aéroport concerné et un outil de lutte contre le bruit.

- 1° La cartographie du bruit stratégique définit par zone un quota de bruit acceptable que l'exploitant de l'aéroport ne peut transgresser ;
- 2° Le plan d'exposition au bruit permet aux responsables de la planification territoriale d'adapter à la fois l'affectation des sols et les règles d'urbanisme compatibles avec les caractéristiques de l'ambiance sonore prévues dans chacune des zones ;
- 3° Le plan d'exposition au bruit est la base indispensable à la mise au point de plans d'action par les autorités compétentes en matière de planification du trafic, de mesures techniques au niveau de la perception du bruit;
- 4° Les mesures du PEB sont complétées par l'adoption de valeurs LAmax, niveaux de bruit maxima exprimés en dB(A) à ne pas dépasser à un endroit donné par tous les avions.

8.7. Etudes acoustiques de l'aéroport de Liège-Bierset : hypothèses choisies

1. Première étude (1996)

- Etude commandée par la SAB à A-Tech et au CEDIA
- A-Tech -> mesures de l'état initial (30 points de mesure x 1 semaine)
- CEDIA -> simulations informatiques avec INM.
- Hypothèses :
 - Trajectoires publiées de l'époque (atterrissages) et nouvelles (propositions TNT)
 - Flotte TNT 1996 + CAL, horizon 2020
 - Pas de prise en compte du relief
 - Procédures classiques et NADP
 - Simulation de "run-up"
 - Comptage de personnes touchées (QS de 1991)
- Présentations au grand public des résultats de l'étude (février 1997)

2. Deuxième étude (1997)

- Etude commandée par la SAB à A-Tech, au CEDIA et à SPEEDWING
- A-Tech -> réalisation d'un "cadastre" des zones touchées par le bruit
- CEDIA -> simulations informatiques avec INM
- SPEEDWING -> établissement des procédures de décollage et d'atterrissage
- But -> optimiser les routes des avions pour minimiser l'impact acoustique
- Hypothèses :
 - Différentes trajectoires étudiées
 - Flotte TNT 1996 + CAL + charters, horizon 2020
 - Prise en compte du relief
 - Comptage de personnes touchées (cadastre A-Tech)

3. Troisième étude (1998)

- Etude commandée par la SAB au CEDIA
- CEDIA -> simulations informatiques avec INM
- But -> prise en compte des procédures publiées par la RVA le 02 mars 1998
- Hypothèses :
 - Procédures RVA 02/03/98
 - Flotte TNT 1998 + CAL + charters, horizon 2020
 - Prise en compte du relief
- **Définition de la zone A** (Moniteur du 24/09/1998)

4. Quatrième étude (1998)

- Etude commandée par le MET au CEDIA
- CEDIA -> simulations informatiques avec INM
- But -> impact du déplacement du seuil d'atterrissage en piste 23 L
- Hypothèses :
 - Procédures RVA 02/03/98
 - Flotte TNT 1998 + CAL + charters
 - Prise en compte du relief

5. Cinquième étude (1998)

- Etude commandée par la SAB au CEDIA
- CEDIA -> simulations informatiques avec INM
- But -> étude de l'allongement d'une piste
- Hypothèses :
 - Procédures RVA 02/03/98
 - Différents scénarii d'allongement de piste
 - Flotte TNT 1998 + CAL + charters, horizon 2010 et 2020
 - Prise en compte du relief

6. Sixième étude (2000)

- Etude commandée par le MET au CEDIA et à A-Tech
- A-Tech -> analyse des traces radar pour définir les trajectoires moyennes réelles
- CEDIA -> simulations informatiques avec INM
- But -> prise en compte des trajectoires réelles des avions, avec dispersion
- Hypothèses :
 - Trajectoires "réelles" avec dispersion
 - Flotte TNT 1998 + CAL + charters, horizon 2020
 - Simulations avec et sans relief
- **Définition de la zone A** (Moniteur du 28/10/2000)
- **Définition de la zone B** (Moniteur du 16/01/2001)

7. Septième étude (2001-2002)

- Etude commandée par le MET au CEDIA
- CEDIA -> simulations informatiques avec INM
- But -> recalcul des zones avec de nouvelles hypothèses
- Hypothèses :
 - Trajectoires "réelles" avec dispersion
 - Union des scenarii : flotte TNT 1998 + CAL + charters, horizon 2020 (flotte modifiée - plus de gros porteurs)
 - Prise en compte de l'allongement de la piste en 23 L
 - Prise en compte de 8 % de décollages inversés supplémentaires
 - Simulations avec relief
- **Définition de la zone A** (Moniteur du 08/05/2002)
- **Définition de la zone B** (Moniteur du 08/05/2002)

8.8. Description du logiciel INM

1. Généralités

- Mis au point par le bureau de l'Environnement et de l'Energie du FAA (Federal Aviation Administration)
- Depuis 1978, utilisé par des centaines d'utilisateurs, tant aux Etats-Unis que dans le reste du monde
- Calculs acoustiques basés sur SAE-AIR-1845 "Procedure for the Calculation of Airplane Noise in the Vicinity of Airports" et SAE-AIR-1751 "Prediction Method for Lateral Attenuation of Airplane Noise During Takeoff and Landing" -> long terme

2. Données nécessaires au programme

- Données générales concernant l'étude
- Indicateurs acoustiques
- Données météorologiques
- Localisation de points particuliers
- Pistes
- Trajectoires des avions :
 - Plusieurs possibilités de définition des trajectoires (graphique, procédurale, à partir des suivis radar de trajectoires réelles d'avions)
 - Quatre types d'opérations : atterrissage, décollage, touch-and-go ou survol de la zone
 - Dispersion des trajectoires des avions autour d'une trajectoire de référence
- Données sur les avions
 - Base de donnée très complète d'avions
 - Possibilité d'ajouter d'autres appareils

- Procédures d'atterrissage et de décollage
 - Deux méthodes : définition point par point et méthode procédurale
 - Procédures de décollages implémentées pour plusieurs rayons d'action de l'appareil
 - Exemple (BAe 146 ayant un rayon d'action de 500 nmi)

Etape	Opération	Flaps	Poussée	Donnée altitude	Donnée vitesse
1	Takeoff	18	MaxTakeoff	0	0
2	Climb	18	MaxTakeoff	1000 ft	0
3	Accelerate	18	MaxTakeoff	970 fpm	171 knt
4	Accelerate	ZERO	MaxClimb	900 fpm	201 knt
5	Climb	ZERO	MaxClimb	3000 ft	0
6	Accelerate	ZERO	MaxClimb	900 fpm	250 knt
7	Climb	ZERO	MaxClimb	5500 ft	0
8	Climb	ZERO	MaxClimb	7500 ft	0
9	Climb	ZERO	MaxClimb	10000 ft	-

8.9. Le bruit des avions

8.10. Etude acoustique de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles sud

Les annexes 8.9 et 8.10 à ce rapport d'activités sont présentées sous forme de fichiers Power Point sur le CD ROM annexé au présent document. Ils ont été créés par la société Atech.

L'annexe 8.9, "Le bruit des avions", contient un certain nombre de figures et de tableaux. Cette présentation permet de mieux comprendre toutes les composantes et caractéristiques du bruit émis par les avions.

L'annexe 8.10 consiste en une étude acoustique simulée de l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud. Cette simulation permet de percevoir tous les éléments d'analyse qu'autorise une étude acoustique structurée en fonction des différents critères retenus et de l'implication que cette étude peut avoir pour des prises de décisions en matière de plan d'exposition au bruit et de mesures applicables aux riverains.

8.11. Visite de la maison de l'environnement des aéroports de Paris (ADP) - rencontre avec les représentants d'ADP

Synthèse des rencontres et exposés

Selon les responsables d'ADP, il n'y a pas de pensée, ni de concept clair dans le domaine de la gestion des nuisances sonores liées aux aéroports.

La chronologie des aspects environnementaux aéroportuaires peut être présentée en trois phases :

a) Première phase :

Cette première période qui s'étale du début de l'ère aéronautique jusqu'aux années '70 peut être définie comme une phase d'**abstention**, même si les avions de l'époque faisaient beaucoup de bruit.

Il n'existait aucune culture environnementale, ni de la qualité de la vie. C'est l'époque du "dimanche à Orly" et des "trente glorieuses". Personne ne fait rien, personne ne se pose de question.

b) Deuxième phase

Cette période qui s'étale du début des années '70 à la fin des années '80 est celle des **résolutions**.

Sous l'impulsion notamment de l'O.A.C.I. et la création de l'Annexe 16 relative à la classification des avions en Chapitres, on prend des bonnes résolutions. On prévoit différentes mesures pour les avions les plus bruyants.

L'équation est relativement simple pour l'époque, dans la mesure où plus l'avion est moderne et plus sa gestion est économique ; il est aussi moins bruyant.

C'est l'époque des grandes déclarations avec lesquelles on pense résoudre tous les problèmes.

c) Troisième phase

C'est la période des **solutions**

Au cours de cette phase entamée au début des années '90, la pollution sonore devient un véritable problème et des solutions concrètes sont enfin cherchées.

Si les solutions trouvées (disparition des avions les plus bruyants, procédure de moindre bruit, mesures d'insonorisation, création de Comités de concertation, meilleure communication, transparence,...) représentent sans conteste des améliorations, elles sont toutefois loin de résoudre le problème dans sa globalité.

Par ailleurs, les avantages apportés par les différentes mesures sont contrebalancés par l'évolution des mentalités et notamment par une sensibilité croissante de l'opinion vis-à-vis des problèmes liés à la qualité de la vie

d) Quatrième phase

La quatrième phase attendue jusqu'en 2020 est celle de la **dissolution**.

D'après les responsables d'ADP, on peut espérer, à l'horizon 2015-2020, la réalisation d'un moteur très silencieux.

Parallèlement aux effets consentis sur la réduction du bruit des moteurs, des efforts sont réalisés sur les procédures de vols.

Il faut toutefois être bien conscient que l'efficacité des procédures restera toujours très limitée.

Si l'on prend le cas de l'Île de France, l'axe des vents dominants est toujours bien Est-Ouest et les modifications de procédures n'amélioreront jamais fondamentalement la situation et il y aura toujours, en effet, des habitations survolées.

Le problème du droit du riverain à la réparation est alors évoqué.

En effet, ceux qui habitent les zones proches de l'aéroport avant la création ou le développement de celui-ci devraient en principe disposer de plus de droits à se plaindre et à revendiquer réparation que ceux qui ont emménagé après la création de l'aéroport, alors que le problème des nuisances lié à l'activité aéroportuaire et au développement de celle-ci était connu de tous (c'est notamment l'exemple de maisons construites et occupées il y a un an et demi autour de Roissy avec comme publicité : "située à 3 minutes d'un grand aéroport international").

Dans la pratique toutefois, il s'avère que les riverains récents ont autant de droits que les plus anciens.

Analyse du problème

Les interlocuteurs de l'Autorité ont tenté d'analyser le problème et de chercher à savoir pourquoi on en est là, c'est-à-dire dans une situation conflictuelle permanente.

Un aéroport est un lieu de production. C'est une grande plate-forme logistique au sol, une interface entre le ciel et la ville, une interface entre la première branche économique au monde (tourisme et transport) et des territoires habités par des populations démocratiques.

Cette situation provoque une confrontation permanente, laquelle débouche sur de nombreuses difficultés liées à une extraordinaire concentration de problèmes différents.

Si l'interface est abordée uniquement comme un ensemble de problèmes techniques à résoudre, il sera difficile de trouver des solutions.

Les responsables d'ADP sont d'avis qu'il faut plutôt avoir une vue d'ensemble et analyser la situation comme **un système de problèmes** (système complexe).

Dans ce contexte particulier, donner des ordres, mettre en œuvre des procédures ne sera pas suffisant pour résoudre un problème global.

En effet, le système de problèmes est un système où l'on retrouve une grande multiplicité d'acteurs différents et notamment :

- l'O.A.C.I. (Organisation de l'Aviation Civile Internationale);
- la Commission européenne;
- l'État :
 - Ministère des Transports;
 - Ministère de l'Économie;
 - Ministère de l'Environnement;
 - Ministère de l'Intérieur;
- les Régions : le Préfet de Région est responsable des plans de gêne sonore et des PEB;
- les Départements;
- autorités aéroportuaires;
- les compagnies aériennes;
- les Communautés locales;
- les assemblées d'élus locaux;
- les assemblées d'élus nationaux;
- la presse;
- les associations de riverains;
- le citoyen lui-même (à la fois consommateur des produits fournis par l'aéroport et habitant riverain).

Comme on le constate, il est d'autant plus difficile de gérer un tel système que chaque acteur a des liens directs ou indirects avec un très grand nombre d'autres acteurs.

La réalisation d'un schéma relationnel tiendrait même de la gageure.

Le bon management d'un système complexe est directement lié à la qualité de la gestion des différentes interfaces.

Quelques particularités du système :

1. Les compagnies aériennes ne sont que très peu interpellées par les riverains, par l'opinion publique. Personne ne se plaint jamais directement de la compagnie aérienne. Si l'avion est attaqué, la compagnie ne l'est que rarement.
2. L'acoustique est un domaine complexe et difficile à expliquer. L'Administration parle en terme de mesures acoustiques (L_{dn} , L_{Amax} , $dB(A)$, L_{Aeq}) alors que les riverains parlent en terme de nuisances ou de souffrances perçues. Le problème est d'autant plus aigu que la nuisance perçue dépend en outre de facteurs individuels propres à chacun (psychologiques, culturels,...). La **mesure** du bruit est fondamentalement différente de la **perception** du bruit. Un exemple concret de la difficulté du dialogue est celui de la mise au point par ADP en 1997 d'un "indice global de bruit". Cet indice était de 100 en 1997. Il est tombé à 86 en 2001 avec un trafic en nette augmentation. Malgré cela, les plaintes augmentent.
3. Dans le domaine de la nuisance sonore, il est constaté très souvent qu'on veut à la fois une chose et son contraire. Les élus veulent en effet plus de droit à l'insonorisation et moins de restriction à l'urbanisme.

Conclusion

En conclusion, les responsables d'ADP sont d'avis qu'il faut tendre au décloisonnement des différentes disciplines liées à la problématique et déployer beaucoup d'intelligence pour rechercher des solutions.

Ils proposent donc d'étudier la possibilité de créer un lien entre le préjudice subi et une forme de compensation (diminution de la taxe d'habitation, réduction sur le prix des vols, délivrance de billets gratuits).

Le cas particulier de l'aéroport de Roissy

Jusque 1995, le développement de l'aéroport n'a pas créé de réel problème au niveau du grand public.

Les problèmes ont commencé à surgir lors de l'enquête réalisée pour la construction d'une nouvelle piste, en ce compris les prévisions de trafic à 15-20 ans.

Pour mémoire, Roissy comptait, en 2001, 524.000 mouvements; le taux de croissance attendu est de 4 à 6 % par an.

Un seuil de 55 millions annuel de passagers avait été fixé au-delà duquel la croissance d'activité aéroportuaire de Roissy devait s'arrêter.

Or, le seuil aurait déjà dû être atteint en 2002 s'il n'y avait pas eu les événements du 11 septembre 2001.

Les chiffres ne sont jamais mis en conformité avec la réalité.

Pour se mettre dans les conditions permettant de gérer au mieux les problèmes liés aux nuisances aéroportuaires, il est impératif d'obtenir et maintenir la confiance, et pour ce faire trois grands principes doivent être appliqués :

1. mise en œuvre d'une totale transparence dans la communication avec le public;
2. nécessité de mettre en œuvre le principe de prévention : politique d'urbanisme et droit à la réparation (insonorisation);
3. être en empathie avec les communautés riveraines, ce qui implique d'aller sur le terrain rencontrer les riverains et dialoguer avec eux.

Que constate-t-on aujourd'hui ?

On constate une extension géographique des plaintes.

En effet, les plaintes émanant des régions lointaines des aéroports sont en constante augmentation; il est paradoxal de constater qu'aujourd'hui plus on s'éloigne de l'aéroport, plus les plaintes deviennent virulentes.

Les personnes concernées sont en fait très sensibles au bruit d'émergence (bruit surajouté au bruit entendu dans leur environnement).

On constate également que les plaintes augmentent avec l'augmentation de l'activité de l'aéroport.

Le diagramme de la relation entre le nombre de mouvements d'avions et le nombre des plaintes révèle une corrélation positive qui démontre bien l'effet volume.

Pour ce qui concerne la gestion des plaintes, ADP a mis au point, avec l'ACNUSA, une charte de gestion de celles-ci (délai d'information, type d'information disponible,...).

Le problème de la "riveraineté" est alors abordé.

Que faut-il entendre par riverain ?

Les riverains sont-ils ceux habitant le long des limites de l'aéroport ?

Sont-ils ceux habitant dans le PEB ?

Sont-ils ceux situés dans le plan de gêne sonore ?

Ou bien sont-ils ceux vivant sous les trajectoires ?

A l'Ouest de Roissy, 2,5 mios d'habitants sont survolés entre 0 et 3.000 mètres.

A l'Est, 2,4 mios d'habitants sont survolés entre 0 et 2.000 mètres.

On pourrait donc en quelque sorte classer les riverains en deux catégories :

- les riverains de première proximité survolés par les avions à des altitudes inférieures à 3.000 mètres;
- et les autres survolés à des altitudes supérieures à 3.000 mètres.

Il sera indispensable de fixer qu'à partir du moment où le riverain est survolé à plus de 3.000 mètres avec une fréquence donnée, il peut être considéré comme vivant dans les conditions de vie moderne normales.

S'ensuit alors un petit débat entre l'ACNAW et les représentants d'ADP duquel ressortent les réflexions suivantes :

- l'équipe de la Maison de l'Environnement d'ADP joue un rôle de "fusible social";
- le combat des riverains contre le développement aéroportuaire est un combat inégal dans la mesure où l'appétence du marché mondial pour le transport et la demande sans cesse croissante pour celui-ci ne peut qu'être défavorable en terme d'équilibre à une minorité de riverains.

8.12. Rencontre avec le service environnement de l'aéroport international de Genève (AIG)

Au sein de l'aéroport existe une division chargée de l'environnement et des affaires juridiques.

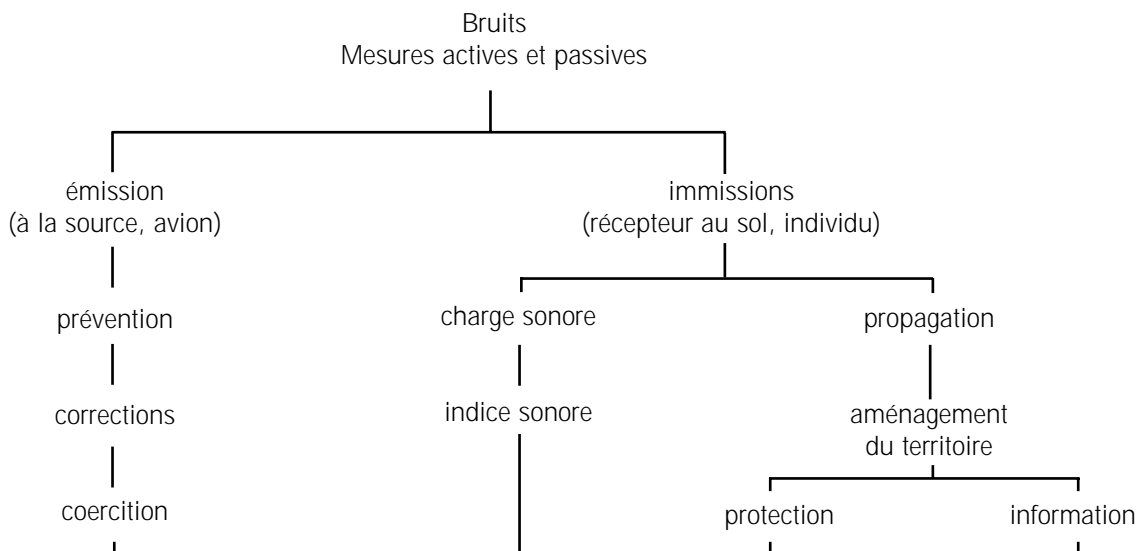
Huit domaines sont traités par cette division :

- la lutte contre le bruit
- la protection de l'air
- la gestion des déchets
- la protection des eaux
- la protection des milieux naturels
- la protection des sols
- la gestion de l'énergie et la consommation des ressources
- la prévention des accidents majeurs.

1. La lutte contre le bruit

L'aéroport international de Genève a 30 ans d'expérience dans les domaines de mesure, surveillance et de lutte par des mesures actives contre la pollution sonore.

Le schéma conceptuel de la lutte contre le bruit est :



impact socio-économique tenant compte :
 - de la nécessité des émissions
 - de la réalité des immissions

La lutte contre le bruit s'articule en :

- mesures à la source;
- mesures d'aménagement du territoire;
- mesures prises par l'aéroport (AIG) au lieu où les immissions se font ressentir.

a) Mesures à la source

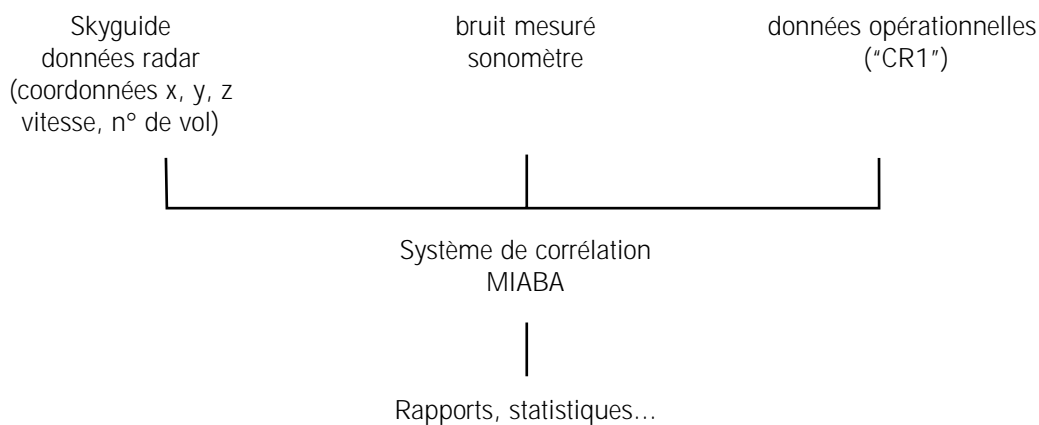
Le réseau de sonomètres - le système MIABA

L'aéroport international de Genève s'est équipé, dès le début des années 70, d'un réseau de 4 stations de mesure de bruit. Actuellement, le système de Mesure et d'Identification Automatique du Bruit des Avions (MIABA) compte 14 stations dont 12 sont exploitées 24 heures sur 24.

Leur emplacement autour de l'aéroport a été choisi sur base :

- de règles techniques (en dessous des trajectoires théoriques reprises aux A.I.P.);
- de décisions politiques.

Principe du système MIABA :



Toutes les données sont disponibles en temps réel.

Le réseau de sonomètres a plusieurs objectifs, notamment :

- répondre aux plaintes de riverains;
- vérifier les modèles mathématiques, imposés par la loi, qui servent à établir les "zones de bruit";
- servir de base à la détermination de la surtaxe bruit;
- définir des mesures de prévention à prendre;
- vérifier l'évolution de la charge sonore;
- établir les éléments déterminant en cas d'infraction aux procédures de vol en vigueur - contrôler la trajectoire.

Le système MIABA permet :

- en **temps réel** de :

- mesurer le bruit conformément à la réglementation en vigueur;
- mesurer les conditions météorologiques;
- isoler les bruits d'origine aéronautique;
- enregistrer les trajectoires d'avion;
- corrélérer les bruits d'origine aéronautique avec des trajectoires d'aéronef;
- afficher les trajectoires en 2D et/ou en 3D;
- afficher les niveaux mesurés.

Remarque : une analyse spectrale du bruit est prévue prochainement

- en **temps différé** de :

- visualiser les animations dynamiques des séquences d'atterrissage et de décollage de tous les avions;
- calculer les trajectoires moyennes avec dispersion en plan et en élévation;
- détecter les déviations de trajectoire (AIG pense créer des corridors);
- enregistrer, traiter, analyser et documenter les plaintes;
- trier par vols,... les données.

Procédure à moindre bruit

Un ensemble de procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage a été conçu et est périodiquement révisé en vue de limiter le nombre de personnes touchées par les émissions de bruit des aéronefs.

Ces procédures portent sur les trajectoires des avions mais également sur l'emploi de divers dispositifs influant sur le niveau sonore (usage des inverseurs de poussée après l'atterrissage,...)

Restriction des vols de nuit (depuis 1972)

Le trafic entre 22h00 et 06h00 est strictement limité.

Les vols de nuit sont réglementés :

- les mouvements de vols non commerciaux sont interdits entre 22h00 et 06h00;
- entre 22h00 et minuit sont autorisés :
 - les décollages des vols commerciaux d'une distance de plus de 5.000 km sans escale avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 98;
 - les décollages de vols commerciaux avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 96;
 - les atterrissages de vols commerciaux;
- aucun vol n'est programmé entre minuit et 06h00, seuls sont autorisés :
 - les vols de recherche et de sauvetage;
 - les vols d'ambulance et de police;
 - les vols de secours en cas de catastrophe;
 - les vols d'avions militaires suisses;
 - les vols d'aéronefs d'Etat autorisés par l'Office Fédéral de l'Aviation civile (OFAC).

Interdiction des avions Chapitre II

Surtaxe bruit (depuis 1980)

Cette surtaxe bruit a comme objectif d'inciter les compagnies aériennes à atterrir à Genève avec des avions peu bruyants.

Cette redevance est calculée selon le bruit de l'aéronef et est ajoutée à la taxe d'atterrissage.

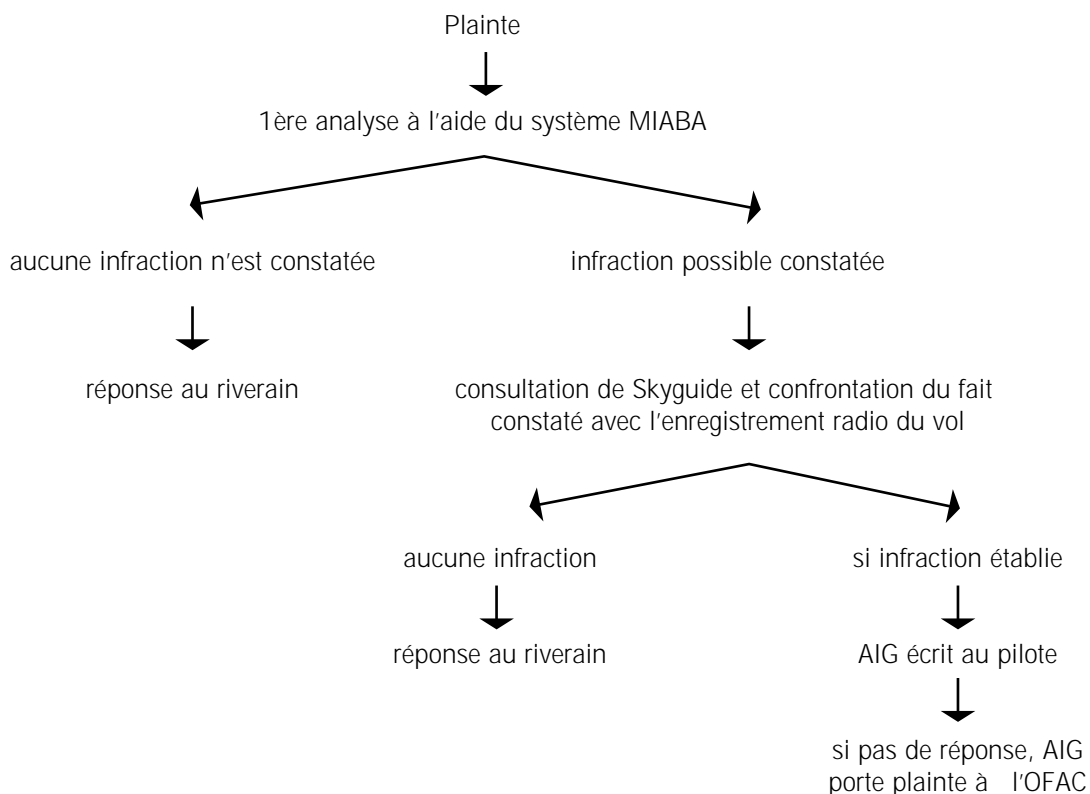
Les avions à réaction sont répartis en 5 classes en fonction de leur niveau sonore. Cette classification est revue périodiquement sur base des niveaux sonores mesurés.

Une autre surtaxe bruit, basée sur les normes de certification OACI, est perçue pour l'aviation légère de moins de 5,6 tonnes (avions à hélice).

Ces deux redevances alimentent le fonds de l'environnement qui sert, entre autre, à financer les travaux d'insonorisation des habitations riveraines.

Plaintes de riverains

Le concept de gestion des plaintes est le suivant :



Un dossier est tenu pour chaque plainte de riverain.

Les sanctions portent sur le non-respect des trajectoires établies.

Limiter le bruit des activités aéroportuaires

Il existe des règles strictes pour les essais de moteurs à l'air libre.
Des équipements de fourniture d'air préconditionné et d'électricité sont installés.

b) Mesures d'aménagement du territoire

Il existe des plans de zones de bruit revus périodiquement, obtenus sur base de modèles mathématiques.

Un indice sonore a été adopté : L_{eq} .

Les immissions doivent être consignées dans un cadastre de bruit.

c) Mesures prises par l'Aéroport International de Genève

L'insonorisation d'habitations riveraines est prévue.
Le Conseil fédéral a fixé des valeurs limites pour le bruit dû au trafic aérien des aéroports civils.

2) L'air

La pollution atmosphérique due aux activités aéronautiques et aéroportuaires est suivie par l'aéroport international de Genève, à la fois grâce à des mesures de la qualité de l'air sur le site, mais aussi par des calculs des quantités de polluants émis sur la base des données du trafic.

Réseau EOLE (1993)

Ce dispositif permet d'enregistrer toutes les cinq minutes les concentrations de divers polluants au niveau de la piste.

Ces mesures sont exploitées par le Service cantonal de protection de l'air, en corrélation avec celles du réseau d'observation de la pollution de l'air à Genève.

Surtaxe sur les émissions gazeuses (01 novembre 1998)

Les avions atterrissant à Genève sont classés en 5 catégories en fonction de la charge d'oxyde d'azote (NOx) et de composés organiques volatils produits par les réacteurs.

Cette redevance s'ajoute à la taxe d'atterrissage et alimente le Fonds de l'Environnement de l'aéroport international de Genève.

8.13. Rencontre avec l'association des communes transfrontalières riveraines (ACTR) de l'aéroport de Genève

L'ACTR ou Association des Communes Transfrontalières Riveraines de l'aéroport de Genève a été constituée le lundi 13 mai 2002.

L'origine de cette création est à mettre en relation avec la préparation par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile de la décision concernant le renouvellement pour une période de 50 ans de la concession d'exploitation de l'aéroport.

A en croire l'étude d'impact sur l'environnement, aucune précaution particulière ne semblait devoir être envisagée pour la protection des populations riveraines contre les nuisances liées au développement de l'activité aéroportuaire.

Le développement du trafic aérien et la prise en compte de la récente décision du Tribunal fédéral relative aux limites de bruit ont créé une situation nécessitant un engagement renforcé des élus locaux.

Dans cette optique, 17 Communes riveraines ont décidé de se regrouper afin de débattre dans un esprit constructif et réaliste de tous les problèmes liés au développement de l'aéroport de Genève.

C'est ainsi qu'au terme de plusieurs séances préparatoires, les Communes françaises de Ferney-Voltaire, Challex, Chevry, Crozet, Divonne-les-Bains, Nernier, Ornex, Pougny, Preussin-Moens, Saint-Genis-Pouilly, Sauverny, Sergy, Yvoire, ainsi que les Communes suisses de Mies, Satigny, Tannay et Vernier ont constitué leur association en mai 2002.

Lors de l'assemblée générale qui s'est tenue le 17 septembre 2002, les Communes suisses de Chancy et Coppet ont adhéré à l'association.

Alors qu'une association de riverains (Association des Riverains de l'aéroport de Genève) était déjà créée depuis plusieurs années et très active, les élus ont estimé que la création d'une nouvelle association était loin d'être superflue, car poursuivant des objectifs et des intérêts différents.

En effet, si l'intérêt du riverain de l'aéroport est essentiellement d'ordre privé et axé prioritairement sur les aspects santé et qualité de vie, il n'en est pas de même pour la ou les communautés qui doivent veiller à maintenir le meilleur équilibre entre l'emploi et l'économie d'une part, l'environnement et la santé d'autre part.

C'est ainsi que l'association nouvellement créée s'est fixée cinq objectifs prioritaires :

- 1° être le premier interlocuteur de l'Autorité (pas de l'aéroport). Après cinq mois d'existence seulement, l'ACTR est déjà reconnue comme interlocuteur au niveau du canton de Genève ;
- 2° redonner vie à une structure existante mais très peu active (commission mixte franco-suisse);
- 3° participer à, et suivre toutes les opérations d'envergure qui se déroulent dans le secteur de l'aéroport, que ces opérations soient liées ou non à celui-ci. A titre d'exemple, l'ACTR suit de très près le dossier "rectangle d'or", un projet de développement proche de l'aéroport, qui concerne 15.000 emplois et qui touche des secteurs aussi différents que la culture, l'économie, les transports, le logement, l'aménagement du territoire, etc... L'objectif de l'ACTR n'est pas de combattre le développement mais de veiller à ce que celui-ci se fasse dans le strict respect de la réglementation ;
- 4° rôle de documentation et d'information qui se veut objectif et général et en tout état de cause pas toujours identique à celui de l'aéroport ;
- 5° l'ACTR souhaite devenir l'embryon d'une fédération d'Autorités européennes de Communes riveraines des aéroports.

Outre le programme et les actions visées par les cinq objectifs précités, l'ACTR a déjà rencontré l'Association zurichoise des Communes riveraines de l'aéroport et d'autres contacts seront pris avec des associations françaises défendant des objectifs semblables.

Un premier contact a par ailleurs déjà eu lieu avec Monsieur Roger LERON, Président de l'ACNUSA (France).

8.14. **Rencontre avec l'ACNUSA (Autorité de Contrôle et de Régulation des Nuisances Sonores Aéroportuaires)**

Les représentants de l'ACNUSA estiment très important le fait d'organiser des contacts étroits entre les différents organismes indépendants comme l'ACNUSA et l'ACNAW.

En effet, vu l'absence de norme européenne bien établie, des risques de distorsion de concurrence peuvent se poser.

Présentation de l'ACNUSA

L'ACNUSA est un organisme institué par une loi française du 12 juillet 1999.

La volonté du législateur a été de permettre la mise en service complète des quatre pistes de l'aéroport de Roissy en mettant en œuvre un programme de mesures de lutte contre les nuisances sonores, afin de faire face à la levée de boucliers qui s'est présentée à cette occasion.

L'idée était d'avoir une instance indépendante sans tutelle (Etat, Administrations,...)

Il importait en effet, afin de pacifier les débats, de pouvoir disposer de moyens de contrôle, aussi bien sur les administrations que sur les compagnies.

C'est ainsi que l'ACNUSA peut :

- faire elle-même des mesures ou les faire exécuter, puis garantir la fiabilité des mesures en les contrôlant;
- sanctionner (notamment les déviations de trajectoires, les non-respects des couvre-feux,...)

En cas de sanction, la voie de recours possible est le Tribunal administratif, dont les jugements peuvent eux-mêmes faire l'objet de recours devant une instance administrative d'appel récemment créée et, si nécessaire devant le Conseil d'Etat.

Composition de l'ACNUSA

L'ACNUSA est composée d'un Président, ancien parlementaire, exerçant à temps plein, et de sept Membres qui bénéficient d'un mandat de six ans, non renouvelable.

Afin d'assurer la continuité du service, le renouvellement des mandats s'exerce par tirage au sort de la moitié des Membres, après trois ans la première fois.

Pour l'exercice de ses activités, l'ACNUSA dispose en outre d'un staff de six personnes à temps plein.

Modalités de fonctionnement

Le travail effectué par l'Autorité s'exerce de manière collective. Ce sont les services administratifs de l'Autorité qui préparent les dossiers.

Les Membres n'ont pas à présenter de dossier technique, notamment pour éviter des conflits entre collègues et des jugements sur le travail des uns et des autres.

L'ACNUSA fait travailler directement les services de l'Etat (Direction générale de l'Aviation Civile), ainsi que les services des aéroports, et exerce ensuite un contrôle sur le travail réalisé.

Cette façon de faire permet d'éviter les conflits entre les différentes administrations et les avis d'experts qui auraient été commandités de leur côté.

L'ACNUSA passe par ailleurs très peu de temps sur les sanctions.

L'ACNUSA se donne chaque année un thème annuel de réflexion et d'actions.

Pour 2002, le thème retenu est l'information des riverains.

Pour l'ACNUSA, la relation avec le riverain est une des priorités.

Sur le plan institutionnel, en effet, l'ACNUSA est chargée de vérifier le bon fonctionnement des Comités de consultation pour l'Environnement créés autour de chaque aéroport.

Ces rencontres sont organisées une fois chaque année.

De même, l'ACNUSA s'efforce d'aller régulièrement sur le terrain pour rencontrer les élus.

On constate en effet, aujourd'hui, que les priorités politiques sont devenues :

1. la sécurité;
2. l'environnement;

alors qu'auparavant, les priorités étaient :

1. la sécurité;
2. l'activité et ses volumes générant le développement économique

Les premiers résultats du travail de l'ACNUSA se sont fait sentir relativement rapidement; et à titre d'exemple, on peut constater que l'amélioration du processus d'information et de transparence conduit à une augmentation sensible du nombre des plaintes; ce qui est logique dès le moment où celles-ci sont mieux prises en considération.

D'autre part, l'action de l'ACNUSA provoque de nouveaux conflits d'intérêts, principalement avec différentes administrations, ce qui crée une dynamique positive.

A titre d'exemple : comme l'ACNUSA supervise les dix principaux aéroports français, l'Administration a dû, en réaction, mettre en réseau et faire communiquer ces dix aéroports qui jusque là ne le faisaient pas.

L'ACNUSA ne traite pas elle-même les plaintes, elle les renvoie pour traitement au niveau local; mais par contre, elle s'assure que les plaintes sont traitées de manière adéquate.

Il est également à noter que l'avis de l'ACNUSA est requis sur chaque projet de texte légal ou réglementaire relatif au secteur de l'environnement aéroportuaire.

En outre, l'ACNUSA peut également intervenir sur les aéroports qui ne sont pas les dix plus grands.

Notons enfin les réflexions suivantes :

- Troisième aéroport de Paris : questionnée sur le projet de création de ce nouvel aéroport, l'ACNUSA s'est limitée à dire qu'il fallait maîtriser le foncier;
- En ce qui concerne le progrès technique et le bruit des moteurs, l'ACNUSA a, sur ce sujet, évacué de sa réflexion l'attente de progrès technique qui permettrait de réduire sensiblement le bruit des avions dans le futur. Si effectivement, on peut espérer que les avions seront moins bruyants à l'avenir, ceux-ci seront par contre plus gros et plus nombreux.
- En ce qui concerne la définition de la nuit, l'ACNUSA se base sur une nuit de 22h00 à 06h00, tenant compte du fait que les normes européennes recommandent 8 heures d'affilée et qu'il y a plus de demandes pour des vols entre 06h00 et 07h00 qu'entre 22h00 et 23h00.
- En ce qui concerne la norme maximale de bruit la nuit, cette norme a été fixée à 82 dB(A) Lamax au point de certification, c'est-à-dire à 6,5 km de la piste.

L'ACNUSA s'est basée pour ce faire sur le "couple avion-moteur" afin de contrer le caractère théorique et parfois irréaliste de la classification OACI en chapitres.

Il ne faut pas oublier que certains avions classés Chapitre III font plus de bruit que certains avions classés Chapitre II; et que la classification dans l'une ou l'autre de ces catégories dépend du taux de chargement de l'aéronef, voire de son lieu de certification.

Le même système existe à Heathrow mais avec une norme de 87 dB(A).

Le raisonnement se base sur le droit de pouvoir dormir sans difficulté fenêtre fermée.

Pour mémoire, la norme OMS est de 45 dB(A) maximum sur l'oreiller. Les techniques d'isolation permettent d'obtenir une réduction du bruit moyenne de 35 à 37 dB(A).

Il est par ailleurs important, pour les constructeurs d'avions, de disposer de repères à long terme compte tenu de la durée de vie moyenne des aéronefs.

La mesure au point de certification est réalisée vol par vol et de manière unitaire.

L'ACNUSA et l'information

L'information est, pour l'ACNUSA, un élément très important de description de la relation avec les riverains. Elle constitue également un moyen supplémentaire de contrôle.

Le projet de mettre à disposition en direct sur INTERNET un ensemble d'informations telles que celles contenues dans le logiciel DIAPASON (type d'avions, type de moteur, compagnies,...) est actuellement à l'étude.

Bruit mesuré

L'ACNUSA s'efforce de raisonner en termes de bruit mesuré et non pas en termes de bruit théorique.

En effet, pour être proche de ce que vivent les gens et pour comprendre leurs préoccupations, il faut tenir compte des éléments qui les touchent réellement.

C'est ainsi que l'ACNUSA préfère, pour analyser les plaintes spécifiques, recourir aux stations mobiles d'enregistrement de bruit plutôt qu'aux batteries fixes de sonomètres.

Réflexions diverses

- Parmi les riverains, on distingue d'une part les "riverains installés" qui sont représentés par les associations de riverains et les "riverains survolés" lesquels sont souvent plus isolés et non représentés. On constate une nette diminution des plaintes émanant des riverains installés et parallèlement une augmentation des plaintes chez les riverains survolés.
- On constate également que les avions étrangers ne paient pas toujours les amendes en cas d'infraction. L'ACNUSA est en train de rechercher la mise en place d'une base légale qui lui permettrait de contrer ce type de problème.
- Pour ce qui concerne l'insonorisation, une étude est en cours actuellement afin d'examiner la possibilité pour une collectivité d'assurer l'insonorisation de toute une rue en prenant à sa charge 100 % des coûts et non pas 80 % comme actuellement; ceci afin d'obtenir une qualité uniforme de l'insonorisation.

Editeur responsable :
ACNAW
Boulevard du Nord, 8
5000 Namur

Mai 2003

Réalisation : IPEP s.a. - www.ipep.be
Layout : Page UP s.p.r.l. - www.pageup.be
Impression : Derouaux Ordina - Liège