



ACNAW

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne



Rapport d'activités 2004

ACNAW
Autorité de Contrôle
des Nuisances sonores Aéroportuaires
en Région Wallonne



Rapport d'activités 2004

TABLE DES MATIERES

I	SYNTHESE	7
II	REALISATION DES OBJECTIFS 2004	9
	<i>a) Implantation du réseau de sonomètres</i>	<i>9</i>
	<i>b) Exploitation des mesures sonométriques</i>	<i>9</i>
	<i>c) Contrôle et évaluation du régime de sanctions</i>	<i>9</i>
	<i>d) Contrôle des conditions d'exploitation des plates-formes aéroportuaires</i>	<i>10</i>
	<i>e) Adéquation de l'habitat dans les zones les plus exposées au bruit</i>	<i>11</i>
III	ACTIVITES 2004	13
	3.0. Calendrier des réunions	13
	3.1. Activités liées aux missions de base	13
	<i>3.1.1. Avis et recommandations d'initiative</i>	<i>13</i>
	<ul style="list-style-type: none">• Suivi du projet d'arrêté "sanctions"• Décret du 01 avril 2004 modifiant l'article 1^{er}bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne	13
	<i>3.1.2. Alerte des autorités en cas de manquements aux règles</i>	<i>14</i>
	<i>3.1.3. Dénonciation des manquements aux restrictions d'exploitation</i>	<i>14</i>
	<i>3.1.4. Avis donné à la demande du Gouvernement wallon</i>	<i>14</i>
	<i>3.1.5. Avis donnés aux citoyens</i>	<i>15</i>

3.2. Autres activités	15
3.2.1. Rencontres	15
• Rencontre, le 12 janvier 2004, avec "l'intercabinet" portant sur l'arrêté "sanctions" et le décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit	15
• Invitation de la Commission parlementaire du 30 mars 2004 portant sur le projet de décret modifiant l'article 1er bis de la loi de juillet 1973	16
• Invitation de la Commission parlementaire du 01 avril 2004 portant sur le projet de décret modifiant le décret du 26 juin 1994	16
• Visite du service Environnement de l'aéroport de Strasbourg, les 01 et 02 juillet 2004	16
• Rencontre avec le Ministre de tutelle des aéroports, Namur, le 19 octobre 2004	17
• Visite du service Environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, le 01 décembre 2004	17
• Visite du département "Acoustique et Environnement" d'Airbus, Toulouse, le 02 décembre 2004	18
• Réunion avec la SOWAER, le 06 décembre 2004	18
3.2.2. Auditions	18
Auditions des comités de riverains le 10 janvier 2004, les 06 et 07 février 2004	18
3.2.3. Approche prospective	19
• Effets du bruit sur le sommeil, Marchienne-au-Pont, le 03 juillet 2004	19
• Exposé sur la simulation acoustique, Namur, le 02 octobre 2004	19
3.2.4. Participation à des colloques ou à des congrès	20
• Journée Qualisound, Namur, le 26 mai 2004	20
• Inter-noise 2004, Prague, 22-25 août 2004	21
• INSOMNIA : Présentation des résultats de l'enquête épidémiologique - Quelle est la répercussion des vols de nuit sur la santé ? - Paris, le 19 juin 2004	22
• Réduction du bruit et des émissions polluantes au voisinage des grands aérodromes civils - Problématique, enjeux et perspectives d'avenir - Aix-en-Provence, le 30 septembre 2004	23
• Après-midi d'étude de l'ABAV (Association Belge des Acousticiens), Namur, le 23 novembre 2004	

3.2.5. Logistique administrative et technique **23**

- Personnel : 23
 - Attachée permanente 23
 - Mise à disposition partielle du personnel du MET 24
- Locaux 24
- Budget et équipement 24

IV OBJECTIFS A POURSUIVRE EN 2005 **25**

- Développement d'un système efficace de sanctions 25
- Suivi médical des riverains souhaitant rester en zone A' 25
- Mise en place et exploitation des réseaux de sonomètres 25
- Renforcement des liens avec d'autres organisations 26
- Politique de communication aéroportuaire 26

V ANNEXES **29**

- 5.1.** a) Charleroi : comparaison des vols effectués entre 23h00 et 06h30 en 2003 et 2004 **29**
 - b) Infractions au quota-count entre 22h00 et 23h00 en 2004
- 5.2.** Calendrier des réunions **30**
- 5.3.** Avis remis d'initiative le 12 juin 2004 sur le décret du 1 avril 2004 modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne **33**
- 5.4.** Mémorandum adressé au Ministre de tutelle **38**
- 5.5.** Visite du service Environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac **42**
- 5.6.** Auditions des associations de riverains **46**
- 5.7.** Abréviations **57**



I. Synthèse

L'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) a poursuivi, en 2004, les actions initiées durant ses deux premières années d'existence.

Au cours de l'année écoulée, l'ACNAW s'est particulièrement attachée à concrétiser les objectifs qu'elle s'était fixés à l'issue de l'exercice précédent. Parmi ceux-ci, la maîtrise des nuisances sonores dans l'environnement immédiat des aéroports constituait une priorité.

La réalisation de cet objectif passe par la mise en place et l'exploitation de réseaux de sonomètres permettant d'objectiver les nuisances subies par les riverains et de mesurer la stabilité du plan d'exposition au bruit. A de multiples reprises, l'ACNAW a attiré l'attention du Gouvernement et des différents partenaires du secteur sur l'urgence de la mise en place de tels réseaux. Ceux-ci ont été progressivement déployés sur les deux plates-formes aéroportuaires wallonnes et permettent, à présent, d'envisager une exploitation plus systématique des mesures sur le terrain.

De même, l'Autorité a accordé toute son attention au dossier "sanctions". La mise en oeuvre d'une réelle politique de sanctions est considérée par l'Autorité comme un moyen régulateur important des activités aéroportuaires.

En outre, l'Autorité s'est montrée vigilante en ce qui concerne les conditions d'exploitation des plates-formes aéroportuaires. Les manquements constatés ont été dénoncés et l'attention du Gouvernement a été attirée sur les conséquences possibles des modifications des conditions d'exploitation induites par le décret du 01 avril 2004.

Particulièrement interpellée par les risques que pourraient représenter les nuisances aéroportuaires pour les habitants des zones les plus exposées, l'Autorité a rappelé au Gouvernement l'attention qu'il importait d'accorder à ce dossier.

L'année 2004 s'est en outre révélée particulièrement fertile en matière législative. L'ACNAW a ainsi été directement associée aux différents débats en Commission parlementaire préalables à la promulgation de nouveaux décrets.

Enfin, saisie par des citoyens de différentes demandes d'avis, l'ACNAW a soit répondu directement aux demandeurs, soit relayé la demande vers l'organe compétent.

L'année 2004 a également vu l'Autorité approfondir sa connaissance du secteur aéroportuaire et de la problématique environnementale qui y est associée. Elle a, en particulier, poursuivi les auditions des différentes associations de riverains entamées en 2003. Elle a, en outre, participé à différents colloques ou congrès et poursuivi ses rencontres avec les Autorités politiques.

L'approche prospective n'a pas été négligée et ce plus particulièrement dans le domaine de la santé publique et des effets du bruit sur la santé. Les visites d'aéroports étrangers (Strasbourg et Toulouse) ont également permis à l'Autorité de mieux appréhender les composantes d'une bonne relation entre riverains et exploitants d'aéroports.

Sur cette base, l'Autorité a défini la liste de ses objectifs prioritaires pour 2005.

Les Membres de l'ACNAW

Karin GERARD
Présidente

Jean-Pierre COYETTE
Vice-Président

Jean-Jacques EMBRECHTS
Membre

Paul GENTON
Membre

Michel HOGGE
Membre

Daniel SOUBRIER
Membre

Jean WILMOTTE
Membre



II. Réalisation des objectifs 2004

a) Implantation du réseau de sonomètres

Dans le courant de l'année 2004, la SOWAER a peu à peu mis en place les réseaux de sonomètres autour des aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud.

Depuis novembre 2004, chaque aéroport dispose d'un réseau de 16 sonomètres fixes. L'ACNAW attire toutefois l'attention du Gouvernement wallon sur le fait qu'elle n'a été consultée ni sur le positionnement des différents sonomètres ni sur leur densité.

b) Exploitation des mesures sonométriques

La mise en place progressive des réseaux de sonomètres autour des aéroports wallons a permis de recueillir un ensemble d'informations indispensables à la bonne exécution des missions de l'ACNAW.

L'ACNAW n'ayant toujours pas obtenu une connexion au système DIAPASON⁽¹⁾, des contacts ont été pris avec les services du Gouvernement (M.E.T. – D.323) afin de recevoir des statistiques mensuelles et ce, tant en ce qui concerne les conditions d'exploitation des plates-formes aéroportuaires, qu'en ce qui concerne les dépassements des niveaux maxima de bruit ou bien encore des informations relatives à la stabilité des Plans de Développement à Long Terme (PDLT).

Les relevés fournis par le M.E.T. font désormais l'objet d'une analyse mensuelle en réunion plénière.

c) Contrôle et évaluation du régime de sanctions

Dès septembre 2003, l'ACNAW avait rendu un avis sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit. A cette époque, l'ACNAW avait conclu que le projet présentait de sérieuses lacunes et qu'il devait faire l'objet d'un nouvel examen.

Le 29 janvier 2004, l'arrêté « sanctions » est approuvé par le Gouvernement wallon. Publié au Moniteur belge du 13 février 2004 et d'application depuis cette même date, cet arrêté ne tient que très peu compte des remarques formulées par l'ACNAW.

L'ACNAW insiste donc à nouveau sur le caractère difficilement applicable de certaines dispositions de cet arrêté et rappelle notamment que :

- pour pouvoir sanctionner les dépassements de seuil maximum de bruit, il est impératif que les réseaux de sonomètres soient validés et leur positionnement entériné par arrêté ministériel ;

¹ Le dispositif DIAPASON (Dispositif d'Information et d'Analyse des Procédures Aéronautiques et Sonores) permet de corréler un événement sonore avec un mouvement d'aéronef grâce à l'intégration de trois types de données : les trajectoires des aéronefs à proximité des aéroports, les données captées par les réseaux de sonomètres et les données de vols des mouvements enregistrés sur les aéroports.

-
- pour pouvoir sanctionner valablement des déviations de trajectoire, il convient d'arrêter des critères objectifs de déviation ;
 - en ce qui concerne le régime des exceptions, celui-ci ne devrait pas comprendre les dispositions de l'article 8 § 1er, alinéa 3, 5. et de l'article 8 § 2, 2°, 6. qui visent "les décollages et atterrissages s'effectuant avec un retard par rapport à l'horaire initialement prévu pour autant que celui ne soit pas imputable aux compagnies aériennes". Une telle disposition serait de nature à être systématiquement invoquée en cas de non respect des seuils maxima autorisés et pourrait laisser la porte ouverte à de nombreux abus.

d) Contrôle des conditions d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

Depuis juillet 2004, l'ACNAW a suivi de manière systématique l'évolution des mouvements de nuit à Charleroi (23h00 – 06h30). Après une augmentation des vols de nuit au cours du premier trimestre, elle constate une stabilisation des vols nocturnes à partir du mois d'avril 2004. L'ACNAW reste toutefois très vigilante; le nombre de mouvements de nuit ayant de nouveau augmenté courant décembre 2004.

Au cours du premier trimestre 2004, l'ACNAW a adressé au Procureur du Roi de Charleroi deux courriers dénonçant ces infractions (voir point 3.1.3).

L'annexe 5.1.a présente une comparaison du nombre de mouvements effectués dans la tranche horaire de nuit pour les années 2003 - 2004.

L'ACNAW s'est également attachée à analyser les statistiques relatives aux quotas de bruit par mouvement (QM)² pour les tranches horaires comprises entre 06h30 et 07h00 et entre 22h00 et 23h00.

En 2004, le matin, une seule valeur supérieure à 7 points (valeur la plus restrictive adoptée le 01 avril 2004) fût à déplorer. En soirée, par contre, la situation est restée préoccupante jusqu'à la fin du mois d'octobre, date à laquelle RYANAIR a remplacé ses Boeing 737-200 par des Boeing 737-800 dans cette tranche horaire, ce qui a permis d'améliorer sensiblement la situation.

L'Autorité rappelle que le régime des exceptions permet de ne pas comptabiliser un certain nombre de vols (voir avis en annexe 5.3.).

La synthèse du nombre de dépassements du quota de bruit par mouvement en soirée (sur base de la valeur adoptée le 01 avril 2004) est reprise à l'annexe 5.1.b.

Le quota global de bruit atteint en 2004 était de 5.090 points, pour un maximum autorisé de 6.000 points.

²QM = quota de bruit par mouvement : il représente la quantité maximale de bruit exprimée en points autorisés pour un mouvement donné.

e) Adéquation de l'habitat dans les zones les plus exposées au bruit

A maintes reprises, l'ACNAW s'est inquiétée de l'impact du bruit des avions sur la santé des personnes souhaitant rester en zone A'. Elle s'est documentée sur le sujet et a attiré l'attention du Ministre sur ce risque lors de la réunion du 19 octobre 2004.

Au cours de cet entretien, le Ministre s'est montré préoccupé par cette problématique et a demandé à l'ACNAW de lui soumettre des propositions de suivi épidémiologique à mettre en œuvre en faveur des riverains souhaitant rester en zone A'.



III. Activités 2004

3.0. CALENDRIER DES REUNIONS

L'ACNAW a tenu onze réunions mensuelles et dix réunions extraordinaires.

Le calendrier des réunions et les principaux sujets traités sont repris en annexe n° 5.2.

3.1. ACTIVITES LIEES AUX MISSIONS DE BASE (cfr. article 2 du décret du 08 juin 2001)

3.1.1. Avis et recommandations d'initiative

Suivi du projet d'arrêté "sanctions"

Le 17 octobre 2003, l'Autorité a remis d'initiative un avis portant sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne.

L'avant-projet ayant été remanié, l'ACNAW a été conviée à une réunion intercabnet le 12 janvier 2004. Le but de cette réunion était de permettre à l'Autorité de commenter son avis en apportant toutes les précisions nécessaires à la rédaction des nouveaux textes.

Décret du 01 avril 2004 modifiant l'article 1^{er}bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

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

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

L'ACNAW a répondu à cette demande mais en insistant tout particulièrement, par la voie d'un de ses membres délégués, sur la nécessité d'un examen collégial et approfondi du dossier avant de se prononcer sur la proposition de décret.

Bien que le décret ait été adopté au cours de cette même séance du 01 avril 2004, l'ACNAW a estimé nécessaire de remettre d'initiative un avis le concernant. Cet avis été rendu en date du 12 juin 2004. Il figure en annexe 5.3.

3.1.2. Alerte des autorités en cas de manquements aux règles

L'attention de l'ACNAW a été attirée à plusieurs reprises sur le projet qu'avait le Gouvernement de donner accès à prix compétitif, et à la demande, aux logements existants dans des zones à forte exposition au bruit à proximité des aéroports.

Dans un courrier adressé au Ministre, en date du 10 février 2004, l'ACNAW a insisté sur le risque d'une mise en cause de la responsabilité du Gouvernement ou de la Région en laissant vivre des riverains dans un environnement et des logements susceptibles d'être dangereux pour leur santé.

Dans sa réponse du 16 juin 2004, le Ministre a rappelé un certain nombre d'arguments justifiant la volonté du Gouvernement de limiter l'habitat dans ces zones.

Après les élections régionales de juin 2004, l'ACNAW a fait part au nouveau Ministre ayant les aéroports dans ses attributions de ses préoccupations au cours d'une réunion qui s'est tenue le 19 octobre 2004 (voir point 3.2.1.).

3.1.3. Dénonciation des manquements aux restrictions d'exploitation

Poursuivant son action entamée en 2003, l'ACNAW a adressé au Procureur du Roi de Charleroi deux nouveaux courriers, en date des 19 janvier et 16 mars 2004, dénonçant les nouvelles infractions aux conditions d'exploitation de l'aéroport commises dans le courant des mois de décembre 2003, janvier et février 2004. Par son courrier du 13 avril 2004, le Procureur du Roi a avisé l'ACNAW que les dossiers mis à l'information avaient été réouverts et que les vérifications à propos des vols concernés avaient été effectuées. La décision de classer le dossier sans suite a cependant été maintenue, confirmant sa décision du 08 décembre 2003.

3.1.4. Avis donné à la demande du Gouvernement wallon

A la demande du Gouvernement, l'ACNAW a rendu, en date du 30 octobre 2003, un avis portant sur l'avant-projet de décret modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

Suite aux modifications apportées à l'avant-projet, l'ACNAW a commenté son avis lors de la réunion intercabinet du 12 janvier mentionnée précédemment.

Une délégation de l'ACNAW a également été auditionnée le 30 mars 2004 par la Commission parlementaire de l'Economie, des PME, du Commerce extérieur et du Tourisme dans le cadre de la discussion de ce projet de décret.

3.1.5. Avis donnés aux citoyens

Au cours de l'année 2004, l'ACNAW a été saisie de trois demandes d'avis émanant de citoyens wallons, dont des riverains.

Les sujets évoqués concernent :

- le projet d'arrêté « sanctions » et le projet de décret relatif aux nouveaux PEB ;
- la problématique de l'isolation acoustique en zone SEVESO : sirènes d'alarmes inaudibles et aspiration d'air extérieur potentiellement dangereux ;
- le survol à basse altitude à l'écart de toute zone aéroportuaire.

L'ACNAW a soit répondu directement aux demandeurs, soit transmis la demande à l'organe compétent ou encore alerté les autorités compétentes.

3.2. AUTRES ACTIVITES

3.2.1. Rencontres

Rencontre avec "l'intercabinet" portant sur l'arrêté "sanctions" et le décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit

Le 12 janvier 2004, l'ACNAW a rencontré à leur demande les représentants des différents Ministres siégeant en groupe "intercabinet". L'objectif de cette réunion était, pour les représentants des Ministres, de recevoir de l'ACNAW ses commentaires sur les deux avis remis en apportant toutes les précisions nécessaires à la rédaction éventuelle de nouveaux textes.

Le représentant du Ministre compétent pour les aéroports a, au cours de cette réunion, exposé le projet d'arrêté "sanctions" et les modifications qui pourraient être apportées au projet.

Pour sa part, l'ACNAW a développé son avis en relevant notamment les points suivants :

- le montant des sanctions n'est pas dissuasif ;
- aucun dépassement de L_{Amax} ne devrait être autorisé ni programmé ;
- la nécessité de mettre en place un réseau efficace de sonomètres.

Ensuite, le représentant du Ministre a commenté les modifications apportées au projet de décret modifiant l'article 1er de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

L'ACNAW a insisté sur :

- le risque de confusion entre le Plan de Développement à Long Terme (PDLT) et le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), risque renforcé par l'adoption de valeurs limites différentes ;
- le danger de ne plus reprendre de zones inhabitables en zone A'.

Invitation de la Commission parlementaire du 30 mars 2004 portant sur le projet de décret modifiant l'article 1er bis de la loi de juillet 1973

Comme mentionné au point 3.1.4., une délégation de l'ACNAW a été auditionnée par la Commission parlementaire de l'Economie, des P.M.E., du Commerce extérieur et du Tourisme, le 30 mars 2004.

Un représentant de l'Autorité a exposé les principaux axes de la position de l'ACNAW en la matière. Les membres de l'Autorité ont ensuite été interrogés sur des aspects techniques et juridiques du projet de décret.

Le compte-rendu intégral de la rencontre avec la Commission est repris dans le document n° 49 du Parlement wallon, session 2003-2004, séance publique de Commission – Commission de l'Economie, des PME, du Commerce extérieur et du Tourisme du mardi 30 mars 2004.

Invitation de la Commission parlementaire du 01 avril 2004 portant sur le projet de décret modifiant le décret du 26 juin 1994

Comme annoncé au point 3.1.1., le représentant de l'ACNAW a présenté la position de l'Autorité lors de la séance publique de la Commission parlementaire de l'Economie, des P.M.E., du Commerce extérieur et du Tourisme du 01 avril 2004, en insistant sur la nécessité d'un examen collégial et approfondi du dossier avant de se prononcer sur la proposition de décret.

Le compte-rendu intégral de la rencontre avec la Commission est repris dans le document n° 52 du Parlement wallon, session 2003-2004, séance publique de Commission – Commission de l'Economie, des PME, du Commerce extérieur et du Tourisme du jeudi 01 avril 2004.

Visite du service Environnement de l'aéroport de Strasbourg, les 01 et 02 juillet 2004

L'aéroport de Strasbourg est un aéroport international relevant de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin (CCIS/BR). En 2003, l'aéroport de Strasbourg a connu environ 50.000 mouvements.

En matière environnementale, l'aéroport de Strasbourg se singularise par l'adoption d'un "Protocole d'Accord" (actif depuis février 1998) fixant les conditions d'exploitation de la plate-forme. Celui-ci est bien respecté: en 2003, seuls 3 vols (sur 49.416 mouvements) n'étaient pas conformes au protocole.

En outre, l'aéroport a adopté en 2000 une "Charte de l'Environnement". Celle-ci reprend une liste de 50 actions sur 5 ans (2001 à 2005). Ces actions concernent le bruit d'origine aéronautique, les émissions atmosphériques, la gestion des déchets industriels, les eaux pluviales et usées, la consommation d'eau ainsi que la consommation d'énergie.

Le volet "bruit d'origine aéronautique" liste 7 actions particulières portant, entre autres, sur la surveillance automatique du bruit et du suivi des trajectoires, l'élaboration d'un programme de mesure locale du bruit, la diffusion d'un rapport annuel sur le bruit d'origine aéronautique et l'élaboration d'un code de bonne conduite. Pour chaque action, la charte rappelle les fondements de l'action et l'engagement de la CCIS/BR.

Sur le terrain, l'aéroport exploite le système SYMBIOSE (Système de Mesure du Bruit, d'Information et d'Observation de Strasbourg Entzheim). Ce système se caractérise par la collecte des données radar, des données bruit (stations fixes et mobiles), des données météo ainsi que des informations en provenance des services de l'aéroport.

Une attention particulière a été accordée à la définition des événements "bruit" (niveau supérieur à 59 dB(A) sur une durée d'au moins 15 secondes).

L'aéroport fait régulièrement l'objet de demandes d'information voire de plaintes, mais celles-ci restent relativement limitées (50 demandes pour l'année 2003). Seuls 6 % de ces demandes concernent le bruit. Le délai moyen de réponse est de 6.5 jours (2003). Il était de 12.1 jours en 2002.

En outre, l'aéroport pratique une politique de communication active via un bulletin d'information mensuel (baptisé également SYMBIOSE). Ce bulletin contient de multiples informations (nombre de mouvements par piste, mesures des stations fixes, répartition des mouvements par tranche horaire, suivi du protocole d'accord comprenant une énumération des vols entre 23 heures et 06 heures, mouvements ayant dépassé 85 dB(A) durant la période de nuit, etc).

Rencontre avec le Ministre, le 19 octobre 2004

Comme mentionné précédemment, l'ACNAW a rencontré le Ministre le 19 octobre 2004 .

Les points essentiels abordés à cette occasion ont été :

- une présentation de l'Autorité et du travail accompli ;
- le PEB et le PDLT ;
- les sanctions administratives ;
- les conditions d'exploitation des deux aéroports régionaux ;
- les projets de développement ;
- la logistique et le règlement d'ordre intérieur ;
- les pistes de réflexion : la mise en œuvre d'une politique de sanction et d'un suivi épidémiologique des résidents des zones A'.

Le mémorandum relatif à la rencontre avec le Ministre figure en annexe 5.4.

Visite du service Environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac

Le 02 décembre 2004, une délégation de l'ACNAW a visité le service Environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Aéroport urbain, Toulouse-Blagnac est dans l'obligation de développer une politique de communication efficace avec les riverains, afin de concevoir une stratégie de développement générant aussi peu de nuisances que possible.

Cette politique s'inscrit dans la conception et la mise en œuvre d'une charte de l'environnement, qui a permis de développer toute une série d'outils de communication avec les riverains, mais également avec les opérateurs présents sur le site, afin que tous les efforts convergent vers une maîtrise des nuisances.

La synthèse de la rencontre avec les responsables du service Environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est reprise en annexe 5.5.

Visite du département d'acoustique d'Airbus

Le 03 décembre 2004, la même délégation de l'ACNAW a visité le service d'acoustique du site d'assemblage d'Airbus à Toulouse.

La maîtrise du bruit est devenue un argument commercial pour l'industrie aéronautique car l'augmentation du trafic (doublé en 15 ans, triplé en 20 ans) suscite des pressions de la part des riverains et du monde politique. La réduction des nuisances sonores entraîne des surcoûts acceptés dans le milieu aéronautique. Actuellement, les services d'acoustique d'Airbus comprennent environ 130 personnes réparties sur 3 sites.

La maîtrise du bruit est prise en considération dans la conception des avions, tenant compte de la multiplicité des sources d'émissions sonores d'un aéronef : moteurs, turbulences au voisinage des surfaces fixes et mobiles, etc. De plus la contribution au volume sonore total de ces différentes sources varie selon les phases de vol.

Les procédures de pilotage, dites de moindre bruit, contribuent également à rendre un avion plus ou moins bruyant. C'est pourquoi elles doivent être définies lors de la certification acoustique de l'avion.

Enfin, toujours selon Airbus, des améliorations sont encore attendues pour les avions de demain : jusqu'à moins 10 dB(A) par opération à l'horizon 2020. Mais au-delà d'un certain seuil, il y aura rupture technologique. Autrement dit, la conception d'avions encore moins bruyants devra déboucher sur des avions totalement différents de ceux que nous connaissons actuellement.

Réunion avec la SOWAER

L'ACNAW ayant formulé le souhait de bénéficier d'une connexion au système DIAPASON, le Ministre a chargé la SOWAER d'assurer la mise à disposition de l'ACNAW du matériel et des logiciels requis.

Une réunion s'est tenue le 06 décembre 2004 avec le service Environnement de la SOWAER, afin d'examiner les différentes modalités d'accès de l'ACNAW au logiciel.

3.2.2. Auditions

L'ACNAW a poursuivi, au cours des réunions plénières de janvier et février 2004, ses rencontres entamées dès 2003 avec les associations de riverains :

- l'Association de Riverains de l'Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (ARACH), le 10 janvier 2004;
- le Comité de défense du village de Sur-Les-Bois, le 06 février 2004;
- le Comité d'Action pour la Protection de l'Environnement (CAPE), le 06 février 2004;
- NET SKY (aéroport de Liège), le 07 février 2004;
- Santé et Démocratie (aéroport de Liège), le 07 février 2004;
- Le Comité des Riverains (CRI) (aéroport de Liège), le 07 février 2004.

Les compte-rendus de ces auditions figurent en annexe 5.6.

3.2.3. Approche prospective

Effets du bruit sur le sommeil

Tous les membres de l'ACNAW ont participé le 03 juillet 2004 à une journée d'études consacrée aux effets du bruit sur le sommeil. La formation s'est déroulée dans le cadre du laboratoire de sommeil de l'hôpital van Gogh à Marchienne-au-Pont. Au cours de son exposé, le Docteur Dumont, responsable du laboratoire, a souligné l'importance des différentes fonctions du sommeil et développé les multiples conséquences d'une altération du sommeil due à divers niveaux de bruit.

Exposé sur la simulation acoustique

Au cours de la réunion plénière du 02 octobre 2004, les membres ont suivi un exposé de Monsieur Coyette sur les possibilités offertes par la simulation numérique en matière de prédiction des performances acoustiques d'aéronefs et d'optimisation de leur conception.

Dans une première partie, la présentation s'est focalisée sur la description des principales sources de bruit des avions : bruit 'moteur' (engine noise) et bruit aérodynamique (airframe noise). L'importance relative de ces sources a été détaillée, tant en configuration d'atterrissage qu'en configuration d'envol.

Les progrès réalisés ces trente dernières années en matière de réduction du bruit 'moteur' ont été mis en évidence. Ils résultent essentiellement de l'adoption de moteurs à taux de dilution de plus en plus élevé ayant permis de réduire de manière très significative le bruit de jet (source principale de bruit sur les turbojets). La réduction du bruit d'origine aérodynamique associé aux écoulements turbulents au voisinage des surfaces fixes et mobiles (ailes, becs, volets, train d'atterrissage) est beaucoup plus problématique. Cette source de bruit est dominante dans certaines configurations de vol (notamment à l'atterrissage). L'augmentation de masse des gros porteurs actuels s'accompagne d'un accroissement substantiel de cette source de bruit.

Une seconde partie de l'exposé a été consacrée aux modèles mathématiques permettant d'évaluer les performances acoustiques de composants aéronautiques (en particulier, les sources de bruit moteur et leur atténuation au moyen de traitements acoustiques disposés dans les entrées d'air, mais aussi l'influence des profils d'aile sur la génération de structures turbulentes et des sources de bruit associées).

Des exemples numériques ont été présentés en vue d'illustrer les concepts fondamentaux et les réductions envisageables. Les exigences particulières associées à des simulations aéro-acoustiques de grande ampleur (prédiction des sources de bruit aérodynamiques autour d'un aéronef) ont été mises en évidence. La taille prohibitive des modèles associés ne permet pas, au stade actuel, d'envisager des simulations directes.

Enfin, un certain nombre de concepts nouveaux ont été présentés. Ils sont relatifs aux techniques de masquage des sources de bruit des moteurs (placement des moteurs au-dessus des ailes), à l'utilisation de profils minces à faible trainée (strut-braced wing) ainsi qu'à l'adoption de trains d'atterrissage carénés.

3.2.4. Participation à des colloques ou des congrès

Au cours de l'année 2004, les membres de l'ACNAW ont participé à cinq congrès et/ou colloques.

Journée Qualisound, Namur

L'a.s.b.l. Qualisound, constituée en 2002, a pour but d'organiser et de gérer la qualification des entreprises dans le domaine de l'insonorisation, en particulier en relation avec le programme d'actions du Gouvernement wallon contre les nuisances sonores aéroportuaires.

Le débat organisé le 26 mai 2004 avait pour but de présenter les activités de l'a.s.b.l., ainsi que de mettre en relation directe les entrepreneurs engagés dans le programme d'insonorisation autour des aéroports wallons avec un représentant de la SOWAER.

Une quarantaine de participants étaient présents à ce débat.

Après une présentation de Qualisound par son Président Monsieur Ph. Besem, Monsieur Y. Lacroix, Directeur de l'EDSI, dresse l'état de la situation des activités dans le cadre des travaux d'insonorisation autour des aéroports de Bierset et de Charleroi.

Les performances à atteindre en isolation (42 dB(A) dans les pièces de nuit, 38 dB(A) dans les pièces de jour) sont inhabituelles. Pour y arriver, trois conditions sont mises en avant :

- l'utilisation de composants performants;
- des prescriptions strictes;
- une exécution soignée.

Différents chiffres décrivant les performances de composants (vitrages, châssis, ...) mesurées en laboratoire, sont donnés par l'orateur, de même que les résultats obtenus globalement sur quelques chantiers. Exemple : dans les chambres à coucher, des isolations de 40.5 à 44.9 dB(A) ont été mesurées.

Les questions de l'assemblée (composée principalement d'entrepreneurs) ont porté sur les performances d'éléments sensibles, tels les châssis coulissants en bois, les fenêtres en toiture ou encore les systèmes de ventilation.

Lors du débat qui a terminé le colloque, a été abordé le problème de la vétusté et des vices cachés constatés lors des travaux d'insonorisation. Une procédure est proposée, visant à faire constater la situation par la cellule EDSI.

Sont abordées également des questions plus administratives, concernant notamment le cahier des charges.

Enfin, la question de la responsabilité en cas d'un constat de non-respect des performances acoustiques après travaux est évoquée. Des divergences de vue apparaissent entre les entrepreneurs et le représentant des architectes.

Inter-noise 2004, Prague

Le 33^e Congrès de l'International Institute of Noise Control Engineering, I-INCE, dénommé « Inter-noise 2004 » s'est déroulé du 22 au 25 août 2004 dans les bâtiments de l'Université Technique de Prague. Son thème « Progress in Noise Control for 21st Century » a rassemblé quelques 800 participants venus du monde entier pour écouter plus de 500 orateurs sur des sujets divers regroupés en 60 sessions ou thèmes et présentés en 12 sessions parallèles. Parmi les thèmes débattus, citons par exemple : le bruit des sources (telles que les ventilateurs, les véhicules, les compresseurs), la protection de l'audition ou encore les effets du bruit sur l'homme, l'isolation acoustique, les méthodes de mesures et de prédiction, la propagation, l'absorption, l'acoustique des salles, la psychoacoustique, les politiques de lutte contre le bruit, les réglementations, etc.

Considéré comme un des grands événements de l'acoustique appliquée et théorique en matière de contrôle du bruit, ce Congrès couvre donc un spectre très large de problématiques sonores.

Il serait impossible de faire état de tous les travaux présentés. On trouvera néanmoins ci-dessous quelques échos de présentations relatives à la problématique aéroportuaire et, plus particulièrement, des sessions intitulées «Airport noise», «Sleep disturbance», «Noise and Health», «Facade insulation».

La problématique aéroportuaire belge a été présentée dans le cadre de la session « Facade Insulation : regulation, control and practice », coordonnée et animée par les professeurs Gerrit Vermeir (K.U. Leuven) et Marion Burgess, (Université de Canberra, Australie). Des exposés ont illustré la manière dont cette problématique est abordée par chacune des trois régions du pays. Pour la région wallonne, Yves Lacroix, directeur du Service EDSI, présenta les premiers résultats des travaux d'insonorisation effectués autour de Bierset et exposa les principes de l'agrégation Qualisound des entreprises habilitées à réaliser les travaux.

On notera également que des chercheurs de l'Université de Liège présentèrent leur travaux de recherche consacrés à la mise au point de systèmes visant à améliorer l'isolation dans le cadre des nuisances sonores aéroportuaires.

Les études en cours et le compte-rendu de campagnes de mesures effectuées aux Etats-Unis, au Japon, aux Pays-Bas, en Australie ou en Allemagne ont constitué l'essentiel de la session «Airport Noise».

Cinq des neuf exposés présentés dans la session «Sleep Disturbance» avaient trait aux nuisances sonores aéroportuaires : une étude allemande – menée par une équipe de l'Institut de Médecine en collaboration avec le Centre de l'Aérospatiale, situé à Cologne - semble prometteuse quant à ses enseignements vu son ambitieux programme mais est actuellement au stade de la collecte de données. Elle est menée par une équipe pluridisciplinaire constituée de A. Samel, M. Basner, H. Maass, U. Müller, G. Plath, J. Quehl et J. Wensel.

Par contre les études présentées dans la session «Noise and Health» étaient pour la plupart consacrées aux effets dus aux vibrations et aux basses fréquences. Elles offraient néanmoins toutes la particularité d'être menées conjointement par des techniciens et des médecins (Portugal, Italie et Pologne).

Les actes complets sont disponibles sur CD-Rom et sont accessibles sur le site www.internoise2004.cz ou encore sur celui de l'Institut INCE www.i-ince.org.

INSOMNIA : présentation des résultats de l'enquête épidémiologique - quelle est la représentation des vols de nuit sur la santé ? - Paris

Les résultats de l'étude INSOMNIA (Impact des Nuisances Sonores – Maladies et Insomnie – à proximité des Aéroports) ont été présentés le 19 juin 2004 à l'Hôpital Européen Georges Pompidou à Paris. La responsabilité scientifique de cette étude a été confiée au Docteur Layné, spécialiste des troubles du sommeil à l'hôpital Pompidou, à la demande de deux associations : l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADVOCNAR) et le Collectif Santé Nuisances Aériennes (CSNA).

Ces deux associations relaient les préoccupations des riverains de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle où la mise en service d'une nouvelle piste et l'essor des vols de nuit ont eu pour corollaire une dégradation importante de l'ambiance sonore, avec un bruit d'intensité élevée, et quasiment continu.

Devant l'insuffisance d'évaluation des impacts sanitaires de l'activité de Roissy-CDG, ces associations ont décidé de lancer une recherche épidémiologique visant à étudier les troubles du sommeil et les troubles anxio-dépressifs chez les personnes vivant sous les trajectoires de décollage et d'atterrissage des aéronefs.

Cette enquête épidémiologique du type « exposé/non exposé » compare deux groupes de population. Un groupe de sujets réside dans une zone géographique concernée par les nuisances sonores de l'aéroport de Roissy, l'autre groupe réside dans une zone témoin non survolée. Les sujets témoins sont comparables au niveau socio-démographique, culturel et économique.

Pendant trois semaines, 1000 individus (500 dans chaque zone) de plus de 18 ans ont été soumis à un questionnaire fermé d'une trentaine de questions. Cette enquête téléphonique se basait sur des questionnaires standards internationaux qui portaient sur les troubles du sommeil, les troubles anxio-dépressifs et la qualité de vie. Les données ont été recueillies sous une forme strictement anonyme.

Les résultats observés mettent en évidence l'effet néfaste sur le sommeil des nuisances sonores de l'aéroport de Roissy. Ces effets sont plus particulièrement marqués chez les hommes, les sujets âgés de plus de 60 ans et les personnes habitant dans la commune depuis plus de 10 ans.

Réduction du bruit et des émissions polluantes au voisinage des grands aérodromes civils - Problématique, enjeux et perspectives d'avenir - Aix-en-Provence

La journée d'étude organisée par l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) avait pour thème « La réduction du bruit et des émissions polluantes au voisinage des grands aérodromes civils – problématique, enjeux et perspectives d'avenir ». Elle s'est tenue à Aix-en-Provence le 30 septembre 2004, avec le soutien des régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Wallonie.

En faisant appel à la Région wallonne notamment, l'espoir des organisateurs était d'élargir cette journée au niveau de la participation tant dans l'axe de l'internationalisation que dans celui des thématiques abordées.

Les thèmes abordés au cours de cette journée ont été les suivants :

- les transports aériens et leurs conséquences environnementales ;
- leurs aspects technologiques et scientifiques ;
- leurs aspects expérimentaux et de modélisation ;
- leurs aspects socio-économiques, politiques et environnementaux.

Les actes complets de cette journée d'étude seront prochainement disponibles sur CD-rom.

Vu le succès de cette journée, la Région wallonne a été approchée pour prendre le relais de cette initiative en 2005 ⁽³⁾.

Après-midi d'étude de l'ABAV (Association Belge des Acousticiens), Namur

L'après-midi du 23 novembre 2004 a été consacrée à l'isolation acoustique des habitations situées dans le voisinage des aéroports wallons. Elle comprenait cinq exposés suivis d'une table ronde animée par J.P. Clairbois (ATECH), N. Plom (BANP) et D. Soubrier (CSTC-WTCB).

Le premier exposé avait trait aux "Dispositifs législatifs mis en place par le Gouvernement wallon (D. Depauw, SOWAER). Cette revue de synthèse des moyens mis en oeuvre par la Région wallonne pour favoriser l'isolation acoustique des habitations riveraines des aéroports précédait un exposé consacré à "L'approche méthodologique de l'insonorisation des maisons" (S. Cornet et E. Bruyère, estimateurs privés). Cet exposé a permis d'identifier la méthodologie mise en oeuvre par les estimateurs afin de proposer une isolation satisfaisante. Un troisième exposé portant sur "L'établissement de l'état initial et réalisation des mesures de contrôle - résultats obtenus" (Y. Lacroix, EDSI) avait pour but de synthétiser les mesures de contrôle réalisées par cette entité de l'administration. Les aspects économiques de l'isolation ont été abordés dans un quatrième exposé intitulé "Relatie tussen kosten en het geluidisolatiepeil" (B. Ingelaere, WTCB-CSTC). Le dernier exposé faisait état de "Résultats de recherches et tests sur des éléments de construction". Une première partie de cet exposé était relative à l'étude d'un caisson de volet (A. Maillard, CEDIA) tandis que la deuxième partie avait trait au contrôle actif dans un conduit de ventilation (P. Caule, CEDIA).

La séance s'est achevée par une table ronde portant sur les enjeux particuliers de l'isolation acoustique dans l'environnement aéroportuaire.

³ Convaincu de l'intérêt de cette démarche, le Ministre a proposé la candidature de la Région wallonne pour l'organisation de journées internationales sur la réduction du bruit au voisinage des grands aéroports civils, à Liège en décembre 2005. Il a chargé conjointement l'ACNAW et son Administration (Direction générale des Transports du Ministère de l'Équipement et des Transports) de la préparation de cette manifestation.

3.2.5. Logistique administrative et technique

Personnel

Attachée permanente

Après plus d'un an de procédures, en date du 16 novembre 2004, Madame C. Patris a été engagée en qualité d'attachée administrative à la Direction des Programmes et de la Gestion aéroportuaire (D323) du Ministère de l'Équipement et des Transports et mise à disposition de l'ACNAW.

Mise à disposition partielle du personnel du MET

Depuis mars 2002, l'ACNAW s'est adressée, en application du décret l'instituant, au service de la Direction des Programmes et de la Gestion aéroportuaire du MET pour assurer son assistance technique.

Depuis cette date, Monsieur Ch. Bodart, Directeur, Madame M. Brahy, Juriste et Madame B. Duquesne, Secrétaire de direction, présentent à temps partiel pour l'Autorité de contrôle. Leur situation administrative n'a, à ce jour, pas encore été réglée.

L'ACNAW a donc instamment prié le nouveau Ministre de tutelle de vouloir bien mettre tout en œuvre pour régulariser cette situation.

Locaux

Les travaux de transformation et d'aménagement des locaux situés au rez-de-chaussée du Centre administratif du MET et destinés à l'ACNAW ont été terminés dès avril 2004.

L'ACNAW dispose donc à présent d'une salle de réunion, de trois bureaux et d'un local technique.

Budget et équipement

Le budget octroyé à l'ACNAW en 2004 se chiffrait à 300.000 €.

Au 31 décembre 2004, seuls 80 % du montant avaient été engagés. Cette situation s'explique principalement par le fait qu'en principe, les charges financières de la rémunération de l'attachée permanente devaient se faire sur le budget de fonctionnement de l'ACNAW.



IV. Objectifs à poursuivre en 2005

Les recommandations 2005 de l'autorité indépendante peuvent se décliner comme suit :

1. Développement d'un système efficace de sanctions :

L'Autorité a, à maintes reprises, attiré l'attention du gouvernement sur la nécessité de mettre en place un système efficace de sanctions. Celui-ci doit s'articuler sur des procédures bien établies (constat des infractions, instruction de celles-ci, sanctions). La mise en place d'un système de sanctions est de nature à régulariser la situation aéroportuaire (meilleur respect des conditions d'exploitation des plates-formes aéroportuaires) et à améliorer le bien-être des riverains.

Sollicitée sur un avant-projet de décret visant à organiser une telle politique de sanctions, l'Autorité a réalisé une étude approfondie couvrant les aspects techniques et juridiques qu'induirait son implication dans la procédure de sanction. L'Autorité considère que la finalisation de ce projet sera un axe prioritaire de ses recommandations 2005.

2. Suivi médical des riverains souhaitant rester en zone A' :

L'Autorité a régulièrement attiré l'attention des ministres de tutelle successifs sur le danger qu'il y a à laisser des riverains habiter en zone A'. L'Autorité estime que le risque d'atteinte à la santé est significatif, en particulier pour les personnes résidant en permanence en zone A'.

Constatant que certains résidents souhaitent demeurer dans leur habitation (et qu'une éventuelle expropriation pourrait constituer un traumatisme important), l'Autorité recommande un suivi médical approprié pour les personnes concernées. L'Autorité formulera une proposition de protocole permettant l'organisation concrète de ce suivi.

3. Mise en place et exploitation des réseaux de sonomètres :

La mise en place des réseaux de sonomètres s'est poursuivie en 2004. L'Autorité n'a pas été associée au choix de leurs emplacements. Elle recommande une évaluation objective des réseaux en place.

La mise à disposition du système DIAPASON devrait se concrétiser en 2005 et permettre à l'Autorité d'exercer réellement son activité de contrôle par l'examen et le suivi de la situation sur le terrain.

4. Renforcement des liens avec d'autres organisations :

L'Autorité entend renforcer et développer ses liens avec d'autres organisations concernées par les problèmes environnementaux aéroportuaires. Le développement de projets communs avec l'ACNUSA constitue un axe particulier de collaboration.

Un autre domaine est celui du développement d'un réseau européen traitant de ces matières. Une première action concrète en la matière sera la participation de l'Autorité à l'organisation d'une journée d'étude sur la problématique 'aéroports et environnement' en décembre 2005.

5. Politique de communication aéroportuaire :

L'Autorité a perçu, au travers de visites à l'étranger, l'importance que revêt une politique de communication aéroportuaire de qualité. En particulier, la forme et la structure du support de communication, la volonté de transparence, le souci d'expliquer et la régularité de parution sont autant d'éléments à considérer en vue de permettre la mise en oeuvre d'une réelle politique de communication.

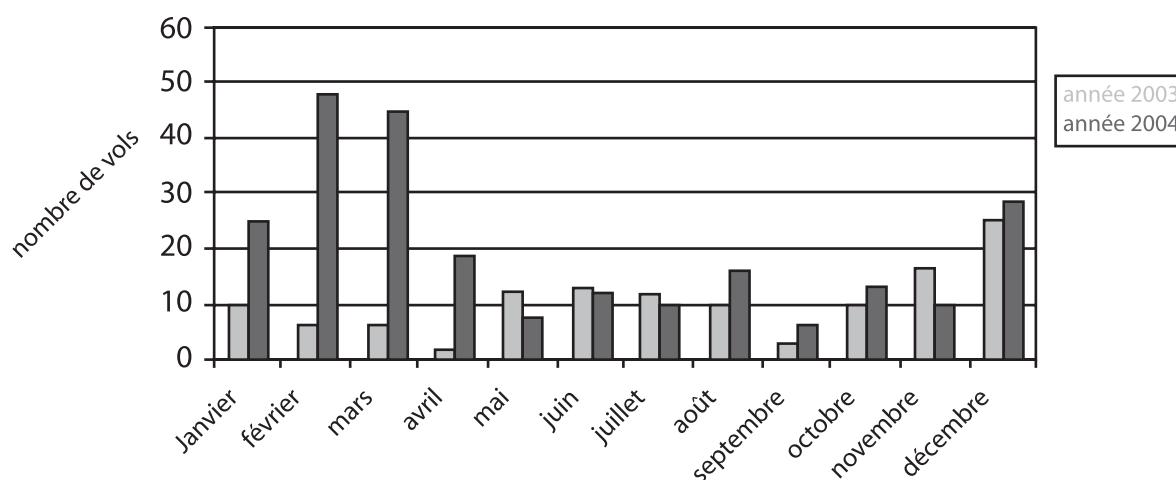
ANNEXES





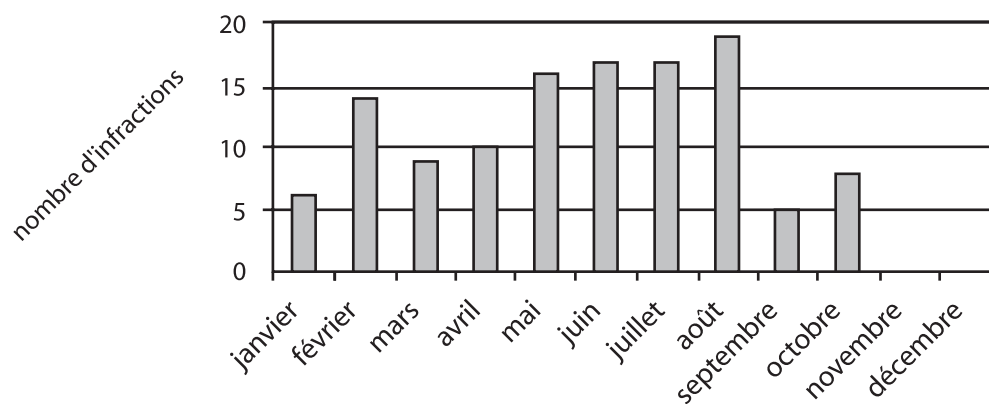
V. Annexes

5.1.a. Charleroi : comparaison des vols effectués entre 23h00 et 06h30 en 2003 et 2004



Source : MET - Direction des Programmes et de la Gestion aéroportuaire

5.1.b. Infractions au quota-count entre 22H00 et 23H00 en 2004



Source : MET - Direction des Programmes et de la Gestion aéroportuaire

5.2. Calendrier des réunions

REUNIONS PLENIERES

Date	Objets
10 janvier 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Rencontre avec l'ARACH (Association de Riverains de l'Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud)■ Compte-rendu de la rencontre avec l'ACNUSA■ Logistique de l'ACNAW■ Nouveaux textes du Gouvernement wallon : arrêté "sanctions" et PEB
07 février 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Rencontre avec l'asbl NET SKY■ Compte-rendu de la rencontre entre l'ACNAW et l'intercabinet■ Rencontre avec l'asbl Santé et Démocratie■ Rencontre avec le CRI
06 mars 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Synthèse de la réunion extraordinaire du 21 février 2004■ Projet de décret relatif au nouveau PEB et arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions : état de la situation
03 avril 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Débriefing des rencontres avec la Commission parlementaire de l'Economie, des PME, du Commerce extérieur et du Tourisme■ Enquête épidémiologique
08 mai 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Compte-rendu des contacts avec le cabinet du Ministre (recrutement de l'attachée, locaux...)■ Avis de l'Autorité sur le décret modifiant le décret du 23 juin 1994 (lancement d'une étude technique et/ou étude juridique)■ Dossier "santé publique"■ Débriefing des auditions de l'ACNAW par la Commission parlementaire et état des nouveaux textes adoptés par le Parlement■ Politique environnementale aéroportuaire : point de la situation mensuelle
12 juin 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Avis de l'Autorité sur le décret modifiant le décret du 23 juin 1994■ Dossier "santé publique" : état de la question■ Logistique : état de la question

-
- | | |
|-------------------|--|
| 03 juillet 2004 | <ul style="list-style-type: none">■ Exposé sur l'influence du bruit sur la structure du sommeil par le Docteur Françoise Dumont■ Synthèse de l'étude INSOMNIA |
| <hr/> | |
| 04 septembre 2004 | <ul style="list-style-type: none">■ Nouvelle législature : positionnement et action de l'ACNAW■ Budget 2005 |
| <hr/> | |
| 02 octobre 2004 | <ul style="list-style-type: none">■ Mémoire à adresser au Ministre■ Statistiques |
| <hr/> | |
| 06 novembre 2004 | <ul style="list-style-type: none">■ Débriefing de la rencontre avec le Ministre■ Arrêté "sanctions"■ Colloque de Liège 2005 - Comité scientifique |
| <hr/> | |
| 04 décembre 2004 | <ul style="list-style-type: none">■ Etat d'avancement des dossiers :<ul style="list-style-type: none">• arrêté "sanctions";• suivi médical des riverains de la zone A';• amélioration de la communication;• implication de l'ACNAW dans un projet de dimension européenne■ Colloque 2005 - Comité scientifique |

REUNIONS EXTRAORDINAIRES

Date	Objets
12 janvier 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Réunion intercabinet : nouveau PEB et arrêté "sanctions"
06 février 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Examen du rapport d'activités 2003■ Rencontre avec trois associations de riverains de l'aéroport de Liège-Bierset
21 février 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Logistique de l'ACNAW
29 mars 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Préparation de la rencontre avec la Commission parlementaire■ Avis de l'Autorité sur le nouveau PEB et l'arrêté "sanctions"
30 mars 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Rencontre avec la Commission parlementaire - Avis de l'Autorité sur le nouveau PEB et l'arrêté "sanctions"
01 avril 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Rencontre avec la Commission parlementaire
07 avril 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Rencontre avec la SOWAER concernant la logistique de l'ACNAW (recrutement de l'attachée - locaux)
19 octobre 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Rencontre avec le Ministre
17 novembre 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Suivi médical des riverains■ Simplification des procédures■ Amélioration de la communication■ Implication de l'ACNAW dans un projet de dimension européenne
23 novembre 2004	<ul style="list-style-type: none">■ Suivi médical des riverains■ Simplification des procédures■ Amélioration de la communication■ Implication de l'ACNAW dans un projet de dimension européenne

5.3. Avis remis le samedi 12 juin 2004 d'initiative sur le décret du 01 avril 2004 modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne

I. Contexte

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

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

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

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

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

II. Avis de l'Autorité

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

Avis: *En adoptant cette mesure, le gouvernement wallon régularise une situation de fait (la programmation de vols dans la tranche 22 heures - 23 heures ne répondant pas à la notion de 'circonstances exceptionnelles').*

Cette mesure donne une marge opérationnelle accrue aux exploitants de l'aéroport et aux compagnies, tout en s'inscrivant dans une pratique européenne qui, via la Directive du Parlement Européen et du Conseil 2002/49/CE du 25 juin 2002 (annexe 1), fixe la durée de la nuit, pour l'évaluation du Lden , à huit heures. La réalité des faits montre cependant que la plupart des plates-formes aéroportuaires européennes adoptent des périodes de fermeture de nuit inférieures à huit heures.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il conviendrait d'écrire :

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

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

III. Conclusion

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

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

5.4 Mémoire adressé au Ministre de tutelle

I. Introduction

L'autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en région wallonne (ACNAW) a été instituée par le décret du 8 juin 2001 et mise effectivement en place en mars 2002. Au cours de ses 30 mois d'existence, l'autorité indépendante a été amenée à examiner de multiples dossiers (avant-projets de décrets, plaintes, etc.) et à émettre, à maintes reprises, des avis d'initiative ou à la demande du gouvernement. Elle a, en outre, auditionné la plupart des associations de riverains des aéroports de Bierset et Charleroi-Bruxelles Sud. En ce début de législature, l'autorité indépendante souhaite rappeler au ministre ayant la gestion aéroportuaire dans ses attributions les dossiers qui mériteraient, selon elle, une attention particulière.

II. PEB/PDLT

Le décret du 29 avril 2004 a modifié l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit. L'autorité indépendante a rendu le 30 octobre 2003 un avis relatif à l'avant-projet du décret.

Les éléments saillants de cet avis sont les suivants :

1. L'autorité attire l'attention sur l'importance des **hypothèses de flottes** décrites dans les scénarios des différents plans. Celles-ci devraient être estimées avec soin et, par souci d'information, publiées avec le tracé des zones.
2. Les **modalités de révision triennale** devraient être définies plus précisément. En particulier, l'autorité recommande que les hypothèses de composition des flottes utilisées dans les simulations soient revues périodiquement en fonction notamment d'analyses sur le terrain et de l'avis d'experts.
3. La composition des flottes associées au PEB 2013 et 2020 (pour l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud) devrait conduire à un **dépassement des quotas** de bruit globaux tels que fixés actuellement par le gouvernement wallon.
4. L'autorité recommande la sélection des **mêmes valeurs limites** pour les deux plans (PEB et PDLT).
5. L'autorité considère qu'il doit exister **une zone non habitable** (notion qui n'apparaît pas explicitement dans l'avant-projet du décret). L'attention du gouvernement a en effet été attirée sur le danger qu'il y a d'autoriser le repeuplement de zones jugées antérieurement inhabitables (la responsabilité de la région pouvant se trouver engagée).

III. Sanctions

La mise en place d'une **politique appropriée de sanctions** est indispensable si l'on veut arriver à une maîtrise efficace des nuisances sonores. L'autorité indépendante a rendu, en octobre 2003, un avis d'initiative à propos d'un avant-projet d'arrêté du gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la région wallonne. Cet avant-projet a fait l'objet de nombreux commentaires de la part de l'autorité indépendante :

1. Il est essentiel que le futur arrêté sanctions s'articule sur le **strict respect des limites** de niveaux de bruit stipulées dans les décrets existants et qu'en conséquence, aucun dépassement ne soit toléré, ni a fortiori, programmé par le gestionnaire de l'aéroport.
2. La **tolérance de plusieurs dépassements** (jusqu'à 10 par 24 heures dans l'avant-projet) sans limite d'intensité constitue une **grave menace pour la santé des riverains** (a fortiori si ces dépassements ont lieu la nuit).
3. La **procédure d'instruction des infractions** nécessite une attention particulière (exploitation des sonomètres fixes et mobiles, définition de seuils de tolérance compte tenu des imprécisions de mesure, calibrage des sonomètres, relevé des trajectoires et plans de vol, mesures annexes du vent et de la température).
4. Il est essentiel de **baliser strictement les procédures, tant sur le plan technique que sur le plan juridique**. Le principe d'équité et celui du contrôle strict des exceptions sont également des éléments importants de ce dossier.
5. Le **montant des amendes** devrait être suffisamment **important** pour avoir un effet dissuasif et de fortes pénalités devraient être prévues en cas de récidive.

IV. Sonomètres

La mise en place de réseaux de sonomètres en nombre suffisant a été demandée avec insistance par l'autorité qui estime qu'un tel réseau est un élément essentiel devant permettre, à terme, le suivi de l'évolution de la situation sur le terrain (révisions du PEB) et la poursuite des infractions en matière de nuisances sonores aéroportuaires.

L'autorité indépendante n'a pas été associée au choix de l'implantation des réseaux actuels et le déplore. Il semble à présent essentiel de s'assurer de leur saine exploitation en veillant, en particulier, à l'intégration des mesures ponctuelles réalisées au moyen de sonomètres mobiles (objectivation de la gêne subie par certains riverains).

V. Conditions particulières d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Charleroi Bruxelles Sud

Le **décret du 1er avril 2004** a modifié l'article 1er bis du décret du 23 juin 1994 fixant dans son alinéa 2, les conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi - Bruxelles Sud. En particulier :

- celui-ci est désormais ouvert de 7 heures à 23 heures;

-
- des mouvements sont en outre autorisés de 6 heures 30 à 7 heures pour peu qu'ils ne dépassent pas le quota maximum par mouvement (7 points);
 - les vols de la tranche 22 heures – 23 heures sont soumis à la condition d'un non-dépassement d'un quota maximum de bruit par mouvement fixé à 5 points.

L'autorité indépendante a pris l'initiative de rendre un avis sur ce décret :

1. un élément déterminant de cet avis concerne la modification de l'alinéa 3 du décret du 23 juin 1994 (tel que modifié par le décret du 8 juin 2001). Celui-ci procède en effet à un changement substantiel du principe des exceptions (autorisation de mouvements relatifs à 5 catégories particulières en dehors des heures d'exploitation de l'aéroport);
2. l'autorité s'est plus particulièrement inquiétée de la dernière catégorie : **“décollages et atterrissages s'effectuant avec un retard** par rapport à l'horaire initialement prévu, pour autant que celui-ci ne soit pas imputable aux compagnies aériennes et que ceux-ci ne dépassent pas 15% du quota global maximum”;
3. l'alinéa 3 modifié autorise à présent ces vols pendant la période nocturne, et cela **sans même participer à l'augmentation du quota global maximum;**
4. l'autorité indépendante estime que **le régime des exceptions devrait se limiter aux quatre premières catégories;**
5. la réduction de la gêne subie par les riverains passe par **un contrôle plus strict des heures d'exploitation** de l'aéroport et par la mise en place d'une **politique appropriée de sanctions** (voir également ci-dessus). En effet, le relevé des vols « nocturnes » à l'aéroport de Charleroi montre que leur nombre est encore significatif pour les huit premiers mois de l'année.

VI. Projets de développement de l'aéroport de Bierset

L'autorité indépendante souhaiterait être informée des projets d'extension de la plate-forme aéroportuaire et des éventuelles études d'incidence afin d'apprécier l'impact des plans de développement correspondants en matière de nuisances sonores.

VII. Logistique et règlement d'ordre intérieur

1. Pour assurer le suivi journalier des dossiers en cours et de l'évolution de la situation aéroportuaire, l'autorité a souhaité s'adjoindre les services d'un **attaché permanent**. Avec l'accord du Ministre de tutelle, elle a procédé (il y a un an déjà) à l'interview de plusieurs candidats, et a finalement porté son choix sur l'un d'entre eux. L'autorité revendique aujourd'hui que le dossier d'engagement de cet attaché soit réglé sans autre délai.
2. En outre, un projet de modification du **règlement d'ordre intérieur** ainsi qu'un projet de règlement de procédure ont été transmis récemment au ministre en vue d'être soumis à l'approbation du gouvernement wallon.

Annexe : Réflexions sur quelques pistes d'avenir

1. **Sanctions** : La mise en place effective d'un arrêté « sanctions » est considérée par l'autorité comme un élément important de régulation des activités aéroportuaires. Ce projet pose aussi le problème du positionnement de l'ACNAW en cette matière. L'autorité estime qu'elle doit préserver son caractère indépendant et, dès lors, ne pas être impliquée dans la procédure « sanctions » (tant au niveau de l'instruction des dossiers d'infraction que dans la décision de sanctions). L'autorité considère que :
 - le constat et le relevé des infractions peuvent être opérés par un fonctionnaire habilité,
 - l'instruction du dossier d'infraction peut être prise en charge par une commission appropriée à caractère multi-disciplinaire,
 - l'administration devrait prononcer les sanctions administratives,
 - une formule de recours au Conseil d'Etat devrait être prévue mais il importerait d'éviter les effets suspensifs associés à de tels recours.
2. **Santé** : Des études récentes (notamment l'étude INSOMNIA réalisée par l'hôpital Georges Pompidou) montrent l'impact des nuisances sonores (maladies et insomnies) à proximité des aéroports. L'autorité indépendante attire l'attention du gouvernement (et, en particulier, les services ministériels en charge des problèmes de santé) sur cette délicate question. Une enquête épidémiologique, incluant simultanément des enregistrements physiologiques du sommeil et des enquêtes de terrain (mesures de l'exposition sonore et questionnaires portant sur la gêne perçue) mériterait d'être menée afin de mieux cerner la réalité au voisinage des aéroports concernés.

5.5 Visite du services Environnement de l'aéroport Toulouse-Blagnac - 2 décembre 2004

Introduction

La création du service environnement de l'aéroport de Toulouse trouve son origine dans la demande du Ministre des Transports français adressée aux préfets en septembre 1998, d'entreprendre, pour les principaux aéroports français, la rédaction d'une charte de qualité de l'environnement sonore en s'inspirant de l'exemple de Roissy-Charles de Gaulle.

Officialisée en juin 2003, la charte est le fruit d'un travail collectif qui a associé de nombreux acteurs :

- huit associations de riverains de l'aéroport;
- huit élus représentant des communes concernées;
- les représentants des usagers de l'aéroport, des organisations syndicales et la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) gestionnaire de la plate-forme;
- les services de l'Etat.

L'élaboration de la charte a été menée dans un esprit de transparence et une volonté consensuelle. Sa création a nécessité plus de 40 séances de travail, où chacun a pu exprimer ses attentes spécifiques attachées à la mise en place la charte. Au final, elle a été approuvée par 53% des participants, selon la répartition suivante :

- Collège des professions aéronautiques : 11 voix, 9 signataires ;
- Collège des collectivités locales : 9 voix, 6 signataires ;
- Collège des associations : 12 voix, 2 signataires.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac s'inscrit dans un contexte de plus de 50 ans d'histoire aéronautique : l'Aéropostale, la Caravelle, le Concorde, l'Airbus ... L'activité régionale vit au rythme des avions. L'aéroport est par ailleurs un outil stratégique majeur pour l'avenir du développement et l'aménagement de la région ; l'agglomération toulousaine étant le premier pôle européen en matière d'aéronautique civile.

La plateforme aéroportuaire est située à quelques minutes du centre ville de Toulouse, ce qui génère des nuisances sonores pour de nombreux riverains. Enfin, l'annonce de l'implantation d'une deuxième plateforme aux alentours de Toulouse a suscité une très forte mobilisation d'opposants au projet.

Les axes de la politique environnementale de l'aéroport

La politique environnementale de l'aéroport s'articule autour des axes suivants :

- mieux évaluer le bruit;
- maîtriser le bruit émis;
- prévenir et traiter la gêne sonore;

-
- développer le management environnemental;
 - poursuivre l'information et la concertation.

Mieux évaluer le bruit

L'outil phare pour l'amélioration de la maîtrise du bruit est le réseau Sentinelle⁽⁴⁾. Ce réseau enregistre en permanence deux types de données :

- des données sonores grâce à 7 stations de mesure fixes installées dans des zones de forte densité de population et 2 stations mobiles, utilisées pour des campagnes d'une durée d'un mois et demi, à la demande des riverains ;
- des données visuelles grâce aux radars de la tour de contrôle de l'aéroport.

La corrélation de ces données permet de reconstituer les trajectoires et l'analyse des niveaux sonores.

Des données complémentaires fournies par la Direction de l'Aviation Civile, la CCI et Météo France permettent à Sentinelle d'assurer deux missions majeures :

- Réunir tous les éléments d'identification de chaque appareil ;
- Apporter les éléments techniques ou météorologiques complémentaires sur le vol.

Le réseau Sentinelle joue un rôle important dans la politique de communication et de concertation développée par l'aéroport. Il sera examiné sous cet angle dans la partie consacrée au 5ème axe de la charte.

Maîtriser le bruit émis

La maîtrise du bruit s'articule essentiellement autour de deux types de mesures :

Les avions bruyants du chapitre 3 sont interdits de nuit entre 22h00 et 06h00. Par ailleurs, la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP) en vigueur jusqu'au 1er janvier 2005, pénalise plus fortement les avions bruyants. Enfin, les signataires de la charte souhaitent que les manquements aux restrictions d'usage de l'aérodrome soient sanctionnés par l'ACNUSA⁽⁵⁾.

La mise au point et le respect de procédures strictes au sol (limitation des inverseurs de poussée, limitation de l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance, etc.) comme en vol (hauteur de survol, guidage par ILS, etc.) permet de d'agir efficacement sur le niveau de bruit.

Prévenir et traiter la gêne sonore

Les deux instruments légaux visant à prévenir et à traiter la gêne sonore sont le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et le Plan de Gêne Sonore (PGS).

Le PEB français correspond au PDLT (Plan de Développement à Long Terme) belge. Il fixe différentes zones à l'intérieur desquelles des règles d'urbanisme ont été définies. Ces règles interdisent ou contraignent les constructions autour de l'aéroport. Ce plan est élaboré à partir d'hypothèses à long terme de développement de l'aéroport et de l'évolution des flottes.

⁴ Sentinelle a été développé par la firme wallonne A-tech. Le même réseau est exploité en Région wallonne sous le nom de Diapason.

⁵ Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires

Le PEB de Toulouse-Blagnac est en révision depuis novembre 2001, car il doit dorénavant être basé sur l'indice L_{den} (en accord avec une Directive européenne), et il doit prévoir la définition d'une quatrième zone. Les limites extérieures des zones B, C et D font l'objet de différentes consultations (Commission consultative de l'environnement, communes, ACNUSA, enquête publique) car la loi prévoit un intervalle de valeurs L_{den} à l'intérieur duquel la limite de la zone doit être déterminée, contrairement aux PDLT belges où les limites des zones sont fixées par décret.

La réalisation d'un PEB est un exercice périlleux. Lors de la phase de concertation, les points de vue des promoteurs immobiliers, élus locaux, riverains, ACNUSA, peuvent être radicalement opposés, car le PEB peut, notamment figer le développement urbanistique de certaines communes.

Le PGS français correspond au PEB belge. Il définit des zones géographiques dans lesquelles des aides financières sont accordées pour insonoriser les habitations. Il est établi à partir des prévisions de trafic de l'année à venir.

Une réforme engagée par l'Etat portant sur une nouvelle Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes va autoriser des prélèvements en moyenne 6 fois supérieurs à la TGAP actuelle. Les prélèvements affectés à Toulouse seront affectés à Toulouse. Mais l'Etat cessera ses affectations complémentaires, ce qui pénalisera Toulouse. La nouvelle loi prévoit également le transfert de la gestion de l'aide aux riverains de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) à la CCI.

Développer le management environnemental

Afin de réduire toutes les nuisances environnementales, l'aéroport de Toulouse s'est engagé dans une démarche de management environnemental qui vise l'obtention de la certification ISO 14 001.

Poursuivre l'information et la concertation

L'information et la concertation représentent une part conséquente de la charge de travail du service environnement. Plusieurs actions visent à améliorer la diffusion de l'information et la concertation.

Le site internet de l'aéroport permet un accès direct aux données environnementales de la plateforme, et aux actions entreprises pour améliorer les performances environnementales. Il comprend notamment des outils pédagogiques créés pour diffuser des notions assez compliquées : QFU, hauteur/altitude, etc.

La revue gratuite « 5/5 » paraît 3 fois par an. Elle présente sous forme de dossier thématique, les efforts et avancées de l'aéroport en matière d'environnement. Elle est tirée à 9000 exemplaires. Centrée sur les indicateurs environnementaux, la revue trimestrielle « témoin » a une diffusion plus restreinte.

Les plaintes et demandes d'information des riverains font l'objet d'une attention particulière. Celles-ci peuvent être introduites par téléphone, email, courrier, etc. Chaque demande est consignée à l'aide d'un formulaire spécifique.

Celui-ci comprend une partie descriptive permettant d'identifier le demandeur et d'indiquer la nature de sa demande, le plus précisément possible afin de retrouver l'avion responsable. Chaque plainte reçoit dans un premier temps un accusé de réception. La demande est ensuite examinée à l'aide de Sentinelle qui permet de retrouver l'avion à l'origine de l'intervention d'un riverain. Ce dernier reçoit ensuite par courrier une représentation graphique sur fond de carte de l'élément déclencheur en surligné ainsi que la totalité du trafic du jour en question. S'y ajoutent les commentaires et explications du contrôle aérien. Les plaintes sont suivies d'une action de sensibilisation auprès des compagnies concernées et des services de régulation du trafic.

Les plaintes émanent surtout de zones nouvellement survolées, suite à la mise en place de nouvelles procédures de vol. Le service environnement constate également un pic de plaintes en été car les gens vivent plus à l'extérieur. Le bruit est rarement l'objet d'une plainte. Ce qui inquiète surtout les riverains, c'est la présence d'un avion là où on ne l'attendait pas.

Sentinelle est un allié précieux pour le traitement des plaintes, 2 postes de consultations sont disponibles pour le grand public. Son aspect ludique associé à une totale transparence permet d'établir un dialogue sur base de données objectives.

L'ouverture de la Maison de l'Environnement est prévue prochainement. Installée en plein cœur de l'aérogare, elle cherche à sensibiliser tous les gens de passage dans l'aéroport. Elle est conçue selon une approche globale de l'environnement et aborde de nombreux aspects : le bruit bien sûr, mais aussi qualité de l'air, de l'eau, etc. Elle associe d'autres acteurs : ADEME, Agence de l'eau, Airbus, etc. Des bornes de démonstration du logiciel pédagogique ISIS familiariseront le public avec les notions d'acoustique de base. Adapté à l'environnement aéroportuaire de Blagnac, ce logiciel est très convivial.

Au service de l'environnement, la concertation s'effectue également avec les acteurs de terrain. C'est ainsi que le service commercial de l'aéroport est sollicité pour négocier les vols charters (bruyants) dans des plages horaires acceptables. De même, au cours de réunions de formation, les contrôleurs aériens visionnent les résultats de Sentinelle ce qui leur procure une autre perception des trajectoires que les spots avec lesquels ils travaillent. Ils sont amenés à réfléchir sur certaines déviations de trajectoires et prennent ainsi conscience de l'impact sonore au sol. Ils deviennent dès lors plus attentifs à la portée environnementale de leur fonction.

5.6. Auditions des associations de riverains

Association de Riverains de l'Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (ARACH) - le 10 janvier 2004

Le Vice-Président accueille la délégation de l'ARACH composée de Monsieur Paul Delangue, Président, Monsieur Yves Jamar, Secrétaire, Monsieur Bernard Page, Membre, ainsi que Maître Alain Lebrun, Conseil de ladite association, et les remercie d'avoir répondu favorablement à l'invitation de l'ACNAW.

Monsieur Delangue remercie à son tour l'ACNAW pour son invitation et, après un tour de table, procède, comme il l'avait demandé, à la présentation de son association et de l'action de celle-ci :

L'ARACH a été créée en 1992 en tant qu'association de fait et a pris la forme d'une ASBL en 1998. Elle compte aujourd'hui environ un millier d'adhérents.

Actuellement, elle exerce son action contre le développement de l'aéroport qu'elle juge inacceptable sur le plan humain. Elle le fait essentiellement sur le plan juridique qui reste pour elle le seul moyen d'agir face à l'absence de dialogue avec les responsables politiques.

L'ARACH estime que le projet de développement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est irrationnel dans la mesure où il vise un site urbain, ceinturé par des autoroutes, rings et routes nationales, sans espace disponible, où il est impossible d'envisager une deuxième piste ou une piste croisée, et où le facteur risque est important. Qui plus est, plusieurs avis d'experts sont négatifs (étude d'incidence, CWEDD, Professeur Charlier du CPDT, Monsieur Klees, Président de BIAC).

Ces différents experts ont par ailleurs proposé d'étudier la création d'un nouveau site aéroportuaire dans une zone faiblement peuplée.

D'autre part si les coûts engagés jusqu'à présent pour les investissements 1991-2001 (81 Mios €), pour les subventions et les frais de fonctionnement de BSCA 1991-2001 (22,6 Mios €) et pour la SOWAER en 2002 ainsi que les missions de service public de BSCA (18,8 Mios €), soit 122,4 Mios €, restent dans des mesures raisonnables, les coûts prévus pour l'avenir prennent des proportions considérables :

- facture globale des aéroports wallons horizon 2004 : 753,7 Mios €;
- facture de la zone B Gosselies : 225 Mios €;
- ...

Le moment est donc opportun pour le pouvoir politique de décider de faire d'autres choix tant que la ville de Charleroi n'est pas encore déstructurée.

L'ARACH souligne que les efforts consentis ne bénéficient aujourd'hui qu'à un utilisateur quasi unique, RYANAIR, auquel de nombreuses facilités ont été accordées alors que, de l'avis de l'ARACH, c'est plutôt à l'industrie du Transport aérien qu'il appartient de supporter le coût engendré par les nuisances environnementales. En outre, RYANAIR se livre à l'exploitation sociale et pourrait à tout moment prendre une décision de délocalisation.

En termes de création d'emplois, le Gouvernement wallon annonçait 3.000 à 4.000 emplois par million de passagers. En réalité, il ressort de la réponse du Ministre Kubla à une question parlementaire posée par le Député Desgain, que 312 emplois temps plein directs et indirects pour un million de passagers pouvaient être attribués au développement de l'aéroport.

Les propositions de l'ARACH sont les suivantes :

- un aéroport durablement supportable;
- pas de vol entre 22h00 et 07h00;
- pas de vol d'entraînement sur moyens et gros porteurs;
- des dimensions compatibles avec un environnement urbain, à savoir :
 - ✓ 10.000 mouvements de jour par an comme annoncé par le Bourgmestre de Charleroi au début du projet;
 - ✓ un million de passagers par an;
 - ✓ une piste supportant l'industrie aéronautique locale porteuse de 2.500 emplois qualifiés permettant de justifier un certain niveau de nuisance;
 - ✓ pas de grands travaux nuisibles.

Elle insiste sur la nécessité de fonder le projet, c'est-à-dire d'évaluer précisément les besoins tant au niveau régional que fédéral, européen et intercontinental, d'examiner tous les sites possibles et les solutions alternatives. Il est en effet inacceptable du point de vue citoyen de consentir l'investissement de sommes très importantes pour un projet sans avenir.

Par ailleurs, la décision d'isolation n'est pas acceptable en tant que telle. Si elle peut se justifier pour ce qui existe aujourd'hui; partir sur un nouveau projet avec de telles bases est inacceptable.

Suit alors une discussion générale au cours de laquelle l'ARACH fait part à l'Autorité des faits, sentiments et questions qui suivent :

- a) les membres de l'ARACH n'ont pas un objectif politique; ce sont des hommes qui souhaitent pouvoir continuer à vivre correctement avec leur famille là où ils se sont installés, et à jouir pleinement de leur bien. Dans cette optique, ils jugent non seulement les vols de nuit, mais aussi le grand développement de jour de l'aéroport inacceptable.
- b) Concernant l'action du Gouvernement wallon dans le domaine aéroportuaire, l'ARACH constate qu'il n'y a aucun parallélisme entre le développement économique et la prise en compte du bien-être des riverains mais que seul le premier volet progresse alors qu'aucune mesure d'accompagnement n'a encore été concrétisée. Elle en veut notamment pour preuve que la nouvelle aérogare a fait l'objet d'une présentation aux riverains alors que rien ne leur a encore été dit sur l'avenir des quartiers les plus touchés par les nuisances.

De même, la mise en œuvre des restrictions visant à ne tolérer que les avions les moins bruyants se fait au rythme des investissements de RYANAIR.

Par ailleurs, ils estiment que la Région wallonne a volontairement laissé pourrir la situation dans le quartier Fonteny, premier à avoir été touché, la paupérisation le transformant en un véritable ghetto, pour justifier en finalité la nécessité de l'assainir. L'ARACH craint que le même procédé soit utilisé pour d'autres quartiers. En effet, beaucoup de riverains sont déjà partis spontanément, en vendant leur maison au rabais à des habitants moins fortunés.

c) Le langage qui est tenu aux riverains leur paraît globalement trompeur, souvent variable, et faisant preuve de peu de considération à leur égard :

- ✓ on dit que le nombre de mouvements n'a pas augmenté en omettant de préciser que ce ne sont plus des appareils de l'aviation générale mais des moyens porteurs qui sont concernés;
- ✓ on définit l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud comme un aéroport de jour, mais les vols de nuit sont fréquents;
- ✓ on promet des mesures d'accompagnement mais rien ne se concrétise;
- ✓ on crée un comité de concertation mais aucune réelle concertation n'y est réalisée;
- ✓ le sort prévu pour les différentes zones varie dans le temps et dans les déclarations rendant impossible pour les riverains tout projet à long terme;
- ✓ etc.

d) Trois questions sont soulevées par Maître Lebrun, Conseil de l'ARACH.

La première concerne la problématique des sanctions applicables aux dispositions prévues en matière de nuisances sonores. Il s'étonne de l'absence de sanction pénale en matière aéroportuaire, alors que tout utilisateur d'un moyen de transport quel qu'il soit, à l'exception des avions (qui sont peut-être les plus nuisibles), est passible d'un système répressif. C'est pourquoi la seule possibilité à l'heure actuelle en cas d'infraction est la mise en œuvre de l'action en cessation prévue par la loi du 12 janvier 1993 concernant un droit d'action en matière de protection de l'environnement.

Quant aux sanctions administratives, aucune disposition réglementaire n'a encore été adoptée et les interpellations adressées à ce sujet au Ministre Kubla par l'ACNAW en 2002 et 2003 n'ont pas, semble-t-il, été prises en considération. La deuxième question de Maître Lebrun porte sur la mission de l'ACNAW consistant à faire réaliser des expertises sonométriques aux abords des aéroports. Il souhaite connaître les intentions de l'Autorité et les moyens financiers dont elle dispose pour ce faire.

Enfin, sa troisième interrogation consiste en une demande d'information sur l'état d'avancement de la définition des nouveaux PEB pour lesquels la loi du silence semble être de mise dans le chef des autorités, ce qui lui paraît indigne d'un état de droit. Le Vice-Président l'informe que tant au niveau des PEB que des sanctions, la discussion est en cours au plus haut niveau sans qu'un équilibre n'ait encore été atteint mais que rien ne lui permet d'en dire plus à ce stade.

- e) L'ARACH qui est attentive à l'évolution de la situation à l'aéroport de Bruxelles National, a interrogé la représentante du Ministre sur la possibilité d'appliquer une dispersion des vols également à Charleroi. Celle-ci a invoqué que dans la logique d'isolation adoptée par le Gouvernement wallon, cette façon de faire aboutirait à la suppression de la zone A. Un membre de l'Autorité souligne qu'un tel système est plus difficile à mettre en place dans un aéroport monopiste comme Charleroi.
- f) En terme d'attentes vis-à-vis de l'ACNAW, l'ARACH insiste sur le fait qu'elle ne voudrait pas que l'Autorité serve de justification à l'action du Gouvernement wallon. Elle souhaite que l'ACNAW remplisse activement les missions qui lui sont dévolues par le décret l'instituant et ce en tant qu' "autorité" conformément à la dénomination que le législateur régional lui a donnée. Malheureusement, l'ARACH constate que dans les faits, l'ACNAW n'a pas les moyens de se comporter en tant que telle. L'ARACH aimerait voir l'Autorité jouer un rôle plus actif, notamment dans le cadre des études d'incidence en cours.

En tout état de cause, l'ARACH insiste sur le grand besoin d'information en temps réel qu'elle éprouve en vue d'assurer valablement la défense des riverains, notamment via leur conseil.

Le Vice-Président conclut la rencontre en énonçant les considérations suivantes :

- il insiste sur l'indépendance intellectuelle totale de l'Autorité; dont la meilleure garantie est la présence de membres motivée non par intérêt personnel mais par un intérêt général envers la problématique;
- il affirme la volonté de transparence de l'Autorité, étant entendu qu'elle doit garder une certaine retenue, ainsi que sa volonté de faire preuve de rationalité, l'objectif étant de travailler, à son niveau, de la manière la plus positive possible afin d'être un partenaire crédible et indépendant;
- il met l'accent sur l'importance d'échanger mutuellement un maximum d'informations en vue d'alimenter l'action de chaque partenaire;
- il assure que l'ACNAW sera attentive au fait que les mesures de bruit qui seront réalisées doivent être limpides et correctes afin d'objectiver les nuisances. Dans ce même souci, elle effectuera les recoupements nécessaires avec d'autres types d'informations (plans de vol, trajectoires...).

Comité de défense du village de Sur-Les-Bois - le 06 février 2004

Le Comité de défense du village de Sur-Les-Bois (commune de Saint-Georges-Sur-Meuse) lequel compte 11 membres est représenté par Monsieur Lenaerts qui habite en zone A de l'aéroport de Liège-Bierset.

L'ACNAW précise d'emblée à Monsieur Lenaerts qu'elle a souhaité rencontrer toutes les associations de riverains afin de recevoir de leur part un maximum d'informations.

L'ACNAW souhaite instaurer un dialogue constructif avec les riverains et, par leur témoignage, avoir une meilleure perception des réalités du terrain.

Pour Monsieur Lenaerts, l'objectif n'est pas de supprimer l'aéroport mais de trouver un meilleur équilibre entre le développement économique et la qualité de vie des riverains.

La plus grosse nuisance subie par les riverains du village de Sur-Les-Bois est occasionnée par les vols d'entraînement de l'AWACS

Monsieur Lenaerts constate que sur le plan de l'aviation civile, TNT a fait beaucoup de progrès depuis 1998 en modernisant sa flotte et en améliorant ses procédures de vol. Par contre, il n'en est pas de même avec les B747 de la CAL lesquels provoquent des nuisances significatives.

Monsieur Lenaerts évoque alors la problématique de la zone A, l'ACNAW souhaitant savoir dans quelles conditions vivent les personnes qui y résident.

Monsieur Lenaerts informe l'Autorité que 87 maisons ont été relouées depuis début juillet 2003. Personne ne se plaint du bruit alors que ces maisons ne sont même pas insonorisées. Il est à signaler que le prix demandé pour ces locations est particulièrement bas.

Monsieur Lenaerts rappelle que sur les 435 maisons qu'il y avait au départ en zone A, 280 ont été vendues et parmi celles-ci, 87 sont relouées. Pour lui, la priorité en matière d'insonorisation doit être accordée aux maisons précitées.

Si l'activité continue avec le type de flotte que TNT exploite, l'optimisme reste de rigueur.

Quant à l'allongement de piste, selon Monsieur Lenaerts toujours, il s'agit d'une bonne chose pour les riverains étant donné que les avions décolleront beaucoup plus tôt.

Monsieur Lenaerts attire toutefois l'attention de l'Autorité sur le fait qu'à son avis, le relief du terrain n'est pas suffisamment pris en compte pour la détermination du PEB.

A la demande de l'Autorité qui souhaite connaître les motivations premières et les objectifs de l'association : Monsieur Lenaerts dit vouloir se battre pour empêcher la mort du village.

Comité d'Action pour la Protection de l'Environnement (CAPE) -

le 06 février 2004

L'asbl CAPE est représentée par Monsieur Nashroudi, Président, habitant à Verlaine et Monsieur Lejeune habitant Juprelle.

Monsieur Nashroudi informe l'Autorité que l'asbl CAPE est également membre de l'asbl Net Sky.

Pour l'asbl, le problème de base a été créé par l'absence de concertation avec les riverains avant le démarrage des activités TNT.

Objectif visé : la suppression des vols de nuit.

Le constat est en effet catastrophique. Après six années d'exploitation de vols par TNT, les nuisances sont particulièrement importantes, le PEB n'existe pas et les mesures d'accompagnement zone A - zone B sont pour ainsi dire restées lettre morte.

A ce jour, aucune délimitation des zones C ou D n'a été réalisée.

L'asbl rappelle également que les vols de nuit ne sont pas un impératif économique.

Interrogés sur leur représentativité, les représentants du CAPE signalent que l'association dispose d'environ 500 membres mais qu'elle est étroitement liée à Net Sky et qu'ensemble ils représentent entre 3000 et 4000 personnes.

En ce qui concerne TNT et sa flotte, si le CAPE doit reconnaître que les avions sont meilleurs aujourd'hui qu'en 1998, ils font cependant toujours autant de bruit.

L'association affirme que beaucoup de personnes en zone A souhaiteraient la quitter le plus vite possible mais bien sûr pas à n'importe quel prix.

La décision du Gouvernement wallon visant à permettre à des personnes de se reloger à bas prix est proprement scandaleuse.

Evoquant le comité de concertation pour l'environnement créé sur l'aéroport de Liège-Bierset, le CAPE estime qu'il y a bien une information mais jamais de concertation.

C'est dans ce cadre que l'association interroge l'ACNAW à propos de son indépendance. Il lui est répondu que l'ACNAW est une autorité indépendante par définition.

Si l'ACNAW n'a pas le pouvoir de sanction et si ses avis ne sont pas contraignants, sa force réside néanmoins dans le caractère cartésien des avis qu'elle rend et dans la priorité qu'elle donne à l'objectivité de ceux-ci.

L'ACNAW rappelle d'ailleurs qu'elle a interpellé les autorités compétentes pour que la zone A ne puisse être habitée.

Il est important que les arguments de précaution et de santé publique puissent être pris en compte.

L'ACNAW précise aussi que le secteur aéroportuaire constitue un système très complexe qui est loin de faciliter les interactions et que l'activité aéroportuaire dans une zone à densité de population importante provoque inévitablement des dommages collatéraux.

En ce qui concerne la mise en œuvre des réseaux de sonomètres, les riverains sont particulièrement surpris quant au choix des premiers emplacements. Une fois encore, il n'y a eu ni consultation, ni concertation.

Monsieur Lejeune aborde alors les problèmes de santé. Il signale en outre qu'une étude épidémiologique avait été promise mais qu'elle n'a jamais été faite.

L'ACNAW lui signale que c'est un objectif prioritaire face à cette problématique.

NET SKY (aéroport de Liège-Bierset) - le 07 février 2004

L'association NET SKY est représentée par Monsieur Dehalleux, Monsieur Léonard et Monsieur Crommen.

Après un bref tour de table de présentation, l'asbl NET SKY expose ses préoccupations :

Leur prise de position porte essentiellement sur le caractère d'habitabilité des immeubles dans le respect strict des normes OMS qui ont été établies in tempore non suspecto et sur lesquelles, à leur sens, seuls les médecins sont aptes à se prononcer.

Pour eux, le statut des différentes zones doit être défini comme suit :

- *Zone A : définitivement inhabitable comme l'a reconnu à plusieurs reprises la Région wallonne. Or ils constatent que l'on y réintègre, sans aucune insonorisation, des personnes défavorisées économiquement et sur base de baux contestables. La seule exception que les représentants de NET SKY pourraient admettre concerne les personnes âgées.*
- *Zones B, C, et D : inhabitables tant que les immeubles ne sont pas insonorisés dans le respect des normes OMS.*

En outre, toute une série d'éléments ne sont pas pris en compte ou sont mal définis :

- 1) *les compositions de flotte varient fortement d'un auteur à l'autre;*
- 2) *malgré les restrictions d'exploitation, il y a encore aujourd'hui occasionnellement des avions huchkités qui utilisent l'aéroport de Liège;*
- 3) *il n'est pas davantage tenu compte de la dispersion inévitable des vols (4 km de large à Verlaine lors des décollages).*

Par ailleurs, NET SKY dénonce aussi des carences en matière de contrôle et de sanctions. En effet quand les vols de nuit ont débuté (1998), il n'y avait quasiment pas d'instruments de mesures en place. Ce n'est qu'en septembre - octobre 2003 que des sonomètres ont commencé à être installés en zone B, et ce, d'une manière qui pourrait être contestée.

Concernant les sanctions, l'impression est que l'on est en train de passer d'un système répressif à un système de taxe au droit de polluer.

Quant à la justification des vols de nuit, NET SKY la réfute; à son sens il y a des alternatives possibles.

L'asbl rappelle aussi que la procédure de rachat prévue par la Région wallonne a fait l'objet d'un avis cinglant de la part de l'auditeur du Conseil d'Etat, qui préconise l'expropriation. Toutefois, à l'heure actuelle, il n'y a toujours pas de procédure mise en place offrant des garanties similaires.

L'ACNAW demande aux représentants de NET SKY de se positionner sur trois sujets :

- l'évolution de la situation depuis 1998;
- le dépôt de plaintes au Parquet de Liège;
- l'attitude de l'asbl face à la perte de jouissance globale concernant les immeubles qui seraient isolés.

1) L'évolution de la situation depuis 1998

Ils reconnaissent que le type d'avion a changé, mais ils sont quasi aussi bruyants.

2) Le dépôt de plaintes au Parquet de Liège

Environ 2.000 plaintes individuelles ont été déposées en 98-99 chez un substitut du Procureur du Roi. Celui-ci les a classées sans suite "pour éviter de paralyser la justice".

3) L'attitude de l'asbl face à la perte de jouissance globale concernant les immeubles qui seraient isolés

La tendance est de se rallier à la position de la Cour d'Arbitrage qui juge inadmissible le fait de contraindre des riverains à "vivre sous cloche".

Enfin NET SKY se montre très critique sur le fait d'avoir confié des missions de service public à une société privée (SOWAER) qui dispose de pouvoir étendu sans possibilité de contrôle et qui a en outre le double rôle contradictoire de développer les aéroports et de prendre les mesures en faveur des riverains.

Les représentants de NET SKY avouent être très déçus par les autorités et le manque de dialogue. On constate une perte totale de confiance. C'est ainsi qu'ils estiment que le Comité de concertation où ils sont représentés est totalement inefficace.

Dans le même ordre d'idée, l'accès à des résultats écrits des mesures de bruit ou à des informations techniques est systématiquement refusé aux riverains.

NET SKY pose la question de savoir s'il est normal que, 6 ans après le début des vols de nuit :

-
- *il n'y a jamais eu de zones C et D déterminées;*
 - *seuls 0,5 % des maisons à isoler ont fait l'objet de travaux, à titre expérimental, et souvent sans donner satisfaction aux habitants;*
 - *l'imprévision à la base est telle que l'on constate aujourd'hui que l'on a créé 10 fois moins d'emplois pour environ 10 fois plus de maisons à isoler.*

Pour conclure, l'ACNAW affirme son souci prioritaire d'objectiver les phénomènes. Elle considère que l'installation d'un réseau de sonomètres fixes et mobiles est à ce titre prioritaire

L'ACNAW insiste sur son souhait d'obtenir toute l'information que l'asbl jugerait pertinente sur son action, ses constatations, ses doléances.

Santé et Démocratie (aéroport de Liège-Bierset) - le 07 février 2004

L'asbl Santé et Démocratie est représentée, au départ de la réunion du moins, par Monsieur Georges Muller, habitant Stockay-Saint-Georges. Monsieur Strelle, Président, rejoindra la réunion plus tard.

Il se présente comme "citoyen wallon" et se dit d'emblée effrayé par la situation de la démocratie en Wallonie.

Il tient également à relever l'incohérence totale des mesures prises pour accompagner le développement aéroportuaire.

L'objectif du Gouvernement est d'atteindre 480 vols par jour à Bierset, cette situation serait proprement invivable.

A la question de savoir si la situation a évolué favorablement depuis 1998, *Monsieur Muller estime que rien n'évolue et que les problèmes de santé s'aggravent au fil du temps.*

Quant au comité de concertation pour l'environnement, il estime qu'il a été complètement vidé de sa substance et qu'il n'est qu'un alibi pour le pouvoir. Dans son esprit, l'ACNAW se trouve exactement dans la même situation.

Comme lors des précédentes rencontres, l'ACNAW rappelle à ses interlocuteurs ses conditions d'indépendance.

Interrogée sur sa représentativité, l'asbl Santé et Démocratie déclare regrouper une trentaine de personnes et être axée essentiellement sur les problèmes de santé publique causés par les vols de nuit.

L'ACNAW rappelle qu'elle est particulièrement attentive à cet aspect.

Elle suggère qu'une étude épidémiologique soit mise en œuvre.

L'ACNAW insiste sur le fait qu'une telle étude devrait être réalisée par des experts en la matière en exploitant des échantillons significatifs.

En résumé, pour Santé et Démocratie, la situation actuelle est psychologiquement négative. L'isolation n'est pas un élément positif. Ils ont en outre le sentiment que tous ces investissements ne représentent pas un réel objectif à long terme. La crédibilité vis-à-vis des gouvernants est tout à fait cassée.

Comité des Riverains (CRI) - le 07 février 2004

L'association de riverains CRI est représentée par Monsieur Winckler, Monsieur Borremans et Monsieur Wysen du bureau d'avocats Misson.

Le CRI déclare regrouper 500 familles.

D'emblée, les riverains signalent à l'ACNAW qu'ils ne sont pas opposés à l'existence et au développement d'un aéroport de jour. Seuls, en effet, les vols de nuit présentent un réel problème pour la santé publique.

Face à ce problème des nuisances, le constat est clair : le Gouvernement est incapable de définir des normes précises et de les respecter.

Alors que le chiffre de 35 vols de nuit est exceptionnel en Europe, on ne constate aucune politique particulière pour en maîtriser les nuisances.

Le CRI réclame donc impérativement le respect de la norme OMS.

Pour eux, l'allongement de piste et le nouveau projet global de développement de l'aéroport représentent un véritable recul par rapport au passé.

L'association explique alors à l'Autorité comment, selon son avis, Bierset est un aéroport véritablement unique en son genre par rapport aux quatre aéroports internationaux (Roissy-CDG, Zaventem, Cologne et Liège) qui se partagent la distribution du fret aérien :

- brutalité avec laquelle TNT a démarré ses opérations (de 0 à 35 mouvements par nuit en une seule fois);*
- Bierset est monopoliste.*

Le CRI prend également l'exemple de l'aéroport d'Heathrow qui négocie tous les 5 ans un accord entre autorité aéroportuaire et compagnies afin de fixer les conditions d'exploitation de l'aéroport la nuit.

Revenant sur la problématique de la norme, le CRI rappelle que la Région wallonne a annoncé que les normes OMS représentaient un objectif et que 45 dB(A) constituaient pour eux une obligation de résultat.

Pour le CRI, cette position appelle deux remarques fondamentales :

- 1) la Région, dans sa nouvelle version du projet de décret, autorise un certain nombre de dépassements du seuil de 45 dB(A);*

2) le seuil de bruit retenu de 45 dB(A) doit être revu à la baisse pour tenir compte des différents facteurs et spécificités propres à l'aéroport de Liège-Bierset, à savoir :

- la problématique des personnes sensibles;
- la problématique des schémas temporels spécifiques à l'aéroport de Liège-Bierset;
- les troubles physiologiques en-deça du seuil de réveil;
- la problématique de l'émergence;
- les types d'avion utilisés et la problématique des basses fréquences.

Face à cette situation, le nouveau projet de décret discuté au Gouvernement wallon constitue un véritable recul et particulièrement en matière de tolérance de dépassement du Lamax.

L'étude d'incidence réalisée dans le cadre de l'allongement de piste et du projet global de développement de l'aéroport par AIB Vinçotte est éclairante à cet égard et nettement insuffisante.

Pour l'aspect santé publique, il est évidemment essentiel d'utiliser un indicateur de crête.

Monsieur Borremans qui fait partie de la délégation expose alors à l'Autorité son cas particulier.

Le CRI est tout à fait d'avis qu'une zone inhabitable doit être créée autour de l'aéroport et que l'attitude de certaines autorités communales, eu égard aux relogements en zone A, est particulièrement ambiguë.

Revendications du CRI :

- 1) Racheter les biens en valeur de remplacement.
- 2) Respecter strictement les normes OMS et dresser un planning rapide de mise en œuvre.
En mesure transitoire, un moratoire visant à limiter le nombre de vols devrait impérativement être mis en place.
- 3) Un maximum de transparence dans les actions du Gouvernement.
- 4) Freiner ou stopper le développement incontrôlé de l'aéroport.

5.7. Abréviations

ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (France)
ADVOCNAR	Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (France)
ARACH	Association de Riverains de l'Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud
CAPE	Comité d'Action pour la Protection de l'Environnement (Bierset)
CRI	Comité de Riverains (Bierset)
CSNA	Collectif Santé Nuisances Aériennes (France)
dB	Décibel
DIAPASON	Dispositif d'Information et d'Analyse des Procédures Aéronautiques et Sonores (A-Tech)
EDSI	Cellule des Etudes, des Devis et du Suivi des travaux d'insonorisation (Région wallonne)
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (France)
INSOMNIA	Etude relative à l'impact des Nuisances Sonores – Maladies et Insomnie – à proximité des Aéroports (France)
Lden	Indicateur de bruit jour-soir-nuit (day - evening - night)
Lmax	Niveau d'exposition au bruit
MET	Ministère de l'Équipement et des Transports (Région wallonne)
PDLT	Plan de Développement à Long Terme
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PME	Petite et Moyenne Entreprise
QM	Quota de bruit par mouvement
SOWAER	Société Wallonne des Aéroports