



ACNAW

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne



Rapport d'activités 2007



ACNAW

Autorité de Contrôle
des Nuisances Sonores
Aéroportuaires en
Région Wallonne



Table des Matières

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Synthèse 7 | |
| 2 | Réalisation des objectifs 2007 | 9 |
| 2.1 | Elaboration d'un système efficace de sanctions | 9 |
| 2.2 | Suivi de la situation des riverains et des mesures d'accompagnement | 9 |
| 2.3 | Communication | 10 |
| 2.4 | Validation des réseaux de sonomètres et mission d'expertise | 11 |
| 2.5 | Vérification des conditions d'exploitation et examen des hypothèses des PEB | 11 |
| 2.6 | Renforcement des liens internationaux | 12 |
| 2.6.1 | Rencontre avec l'ACNUSA | 12 |
| 2.6.2 | Aéroport de Nice | 13 |
| 2.6.3 | Aéroport de Manchester | 14 |
| 3 | Activités 2007 | 17 |
| 3.1 | Calendrier des réunions | 17 |
| 3.2 | Activités liées aux missions de base | 17 |
| 3.2.1 | Avis et recommandations d'initiative | 17 |
| 3.2.2 | Alerte des autorités | 17 |
| 3.2.3 | Dénonciation des manquements aux restrictions d'exploitation | 17 |
| 3.2.4 | Expertise | 17 |
| 3.2.5 | Avis à la demande du Gouvernement wallon | 18 |
| 3.2.6 | Avis donnés aux citoyens | 18 |
| 3.3 | Autres activités | 18 |
| 3.3.1 | Rencontres – auditions | 18 |
| 3.3.2 | Colloques ou congrès | 19 |
| 3.3.3 | Formation et information | 25 |
| 3.3.4 | Logistique administrative et technique | 25 |

4 Objectifs 2008 27

5 Annexes 29

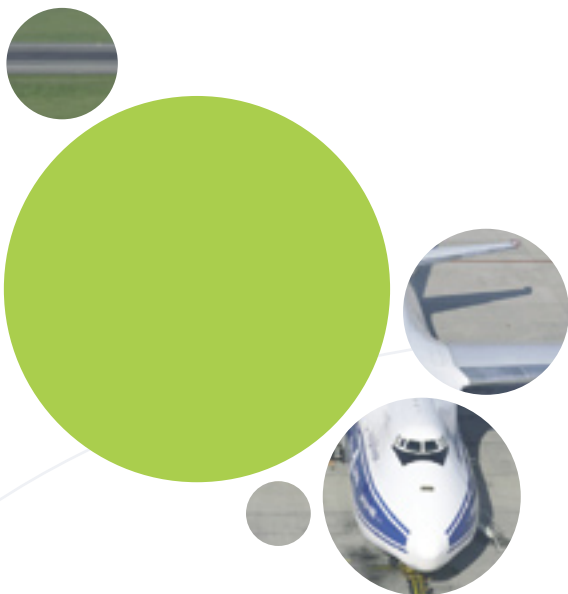
| | | |
|------|---|----|
| 5.1 | Audition de la SOWAER – le 13 janvier 2007 | 30 |
| 5.2 | Audition des représentants de l'ARACH (Association de Riverains de l'Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud) - le 10 février 2007 | 31 |
| 5.3 | Audition des représentants de NET SKY (Association de riverains de l'Aéroport de Liège-Bierset) - le 10 février 2007 | 32 |
| 5.4 | Audition de Monsieur Michel Piraux Directeur MET de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud - le 07 juin 2007 | 33 |
| 5.5 | Procès-verbal de la rencontre entre l'ACNAW et la SAB Liège - le 20 juin 2007 | 35 |
| 5.6 | Procès-verbal de la rencontre entre l'ACNAW et la BSCA Charleroi - le 20 décembre 2007 | 36 |
| 5.7 | Propositions de l'ACNAW du 6 octobre 2007 en matière de communication à destination des riverains des plates formes aéroportuaires | 39 |
| 5.8 | Compte-rendu de la rencontre entre l'ACNAW et l'ACNUSA - le 10 mai 2007 | 45 |
| 5.9 | Calendrier des réunions | 49 |
| 5.10 | Avis rendu d'initiative le 05 janvier 2008 sur le Décret du 22 novembre 2007 portant modification du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (MB 07/12/2007) | 52 |
| 5.11 | Avis GW/2007/1 du 31 mars 2007 de l'ACNAW à propos de l'extension du règlement urbanistique sur la qualité acoustique des constructions, devant s'appliquer aux zones des PEB et PDLT des aéroports wallons. | 55 |



I. Synthèse

L'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) a poursuivi, en 2007, les objectifs qu'elle s'était fixés au terme de l'exercice 2006 :

- Suivi de la situation des riverains et des mesures d'accompagnement : L'Autorité a rencontré deux associations de riverains des aéroports wallons afin de mieux appréhender la situation sur le terrain et les attentes de celles-ci. Elle a en outre initié un suivi plus systématique des mesures d'accompagnement.
- Communication : L'Autorité a finalisé en 2007 la réalisation de son site Internet. L'Autorité espère que ce site contribuera à une meilleure perception de la problématique du bruit sur les deux plateformes aéroportuaires wallonnes. Le site se veut didactique, informatif et factuel. L'inauguration du site Internet a fait l'objet d'une présentation au cabinet du Ministre Antoine et d'une conférence de presse début 2008. De plus, l'Autorité a formulé une proposition de charte environnementale en vue de mobiliser l'ensemble des partenaires aéroportuaires dans un projet commun à finalité positive.
- Validation des réseaux de sonomètres et mission d'expertise : L'Autorité est toujours en attente du rapport de qualité et de conformité des sonomètres et déplore que l'absence de certification empêche l'officialisation des réseaux de sonomètres. Enfin, l'Autorité a initié l'analyse des mesures acoustiques réalisées dans le cadre de l'application du principe d'égalité. Le volume important de données à analyser n'a pas permis la finalisation de cette étude en 2007.
- Vérification des conditions d'exploitation et examen des hypothèses des PEB : L'Autorité a examiné et a dénoncé les infractions relatives aux conditions d'exploitation des deux aéroports wallons (restrictions relatives au quota-count et aux mouvements au-delà de 23 heures à Charleroi). L'Autorité a rencontré la société SAB (devenue Liège Airport) ainsi que la société BSCA. Enfin, l'Autorité a émis un avis d'initiative à propos de la modification des conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud résultant du décret du 22 novembre 2007. L'Autorité a également initié l'analyse approfondie des éléments ayant justifié la non-révision triennale des PEB des deux aéroports wallons.
- Renforcement des liens internationaux : L'Autorité a opéré deux visites à l'étranger (aéroports de Nice et de Manchester) et a reçu, en ses locaux, une délégation de l'ACNUSA.
- Elaboration d'un système efficace de sanctions : à plusieurs reprises, l'Autorité a attiré l'attention du Ministre sur la nécessité de mettre en œuvre la procédure de sanctions.



2. Réalisation des objectifs 2007

2.1 Elaboration d'un système efficace de sanctions

L'Autorité constate que la mise en oeuvre d'un système efficace de sanctions n'a toujours pas progressé. Au cours de l'année 2007, elle a pourtant encore attiré l'attention du Ministre sur la nécessité de finaliser rapidement ce dossier.

2.2 Suivi de la situation des riverains et des mesures d'accompagnement

L'Autorité a poursuivi l'analyse, entamée en 2006, de la politique d'insonorisation et a reçu, le 13 janvier 2007, la SOWAER qui lui a présenté son rôle dans ce processus. L'augmentation récente du nombre de dossiers traités est notamment due à la clarification du cadre réglementaire, à la diminution du contentieux et à l'attribution de marchés par lots. Des freins subsistent toutefois, liés notamment à la lourdeur des procédures administratives (27 étapes par dossier) et à la législation en matière de marchés publics qui interdit, par exemple, l'octroi d'avances aux entrepreneurs.

Le compte rendu de l'audition se trouve en annexe 5.1.

L'Autorité a entamé un suivi des données statistiques portant sur les dossiers d'insonorisation par aéroport. Elle a également interrogé la SOWAER sur la durée moyenne du traitement des dossiers introduits par les riverains.

Au 30 septembre 2007, la situation était la suivante :

Liège

- dossiers d'acquisition d'immeubles : environ 270 jours calendrier ;
- dossiers d'insonorisation en zones A', B' et C' : 651 jours calendrier ;
- primes forfaitaires en zone D' : 204 jours calendrier.

Charleroi

- dossiers d'acquisition d'immeubles : environ 366 jours calendrier ;
- dossiers d'insonorisation en zones A', B' et C' : 682 jours calendrier ;
- primes forfaitaires en zone D' : 156 jours calendrier.

Dans sa réponse, la SOWAER précise que tout est mis en oeuvre pour réduire ces délais et traiter un maximum de dossiers en un minimum de temps. Toutefois, certains facteurs affectant la durée de traitement des dossiers ne relèvent pas de la compétence de la SOWAER.

Le 10 février 2007, l'Autorité a reçu deux associations de riverains, l'ARACH et NET SKY, qui avaient déjà été entendues en 2003 par l'ACNAW. L'Autorité souhaitait suivre l'évolution des préoccupations et des attentes de ces associations.

Le compte rendu de ces auditions se trouve en annexes 5.2 et 5.3.

Enfin, le suivi annoncé des statistiques sonométriques n'a pu être réalisé que sur les 3 premiers mois de l'année en raison de problèmes d'exploitation des données DIAPASON.

2.3 Communication

L'Autorité a poursuivi le développement de son site Internet dont la mise en ligne a été réalisée le 21 décembre 2007. Le site est désormais accessible à l'adresse suivante : <http://www.acnaw.be>.

Le 19 décembre 2007, l'Autorité a réalisé une présentation de son site à des représentants du Ministre, du Ministère de l'Équipement et des Transports et de la SOWAER.

Une conférence de presse destinée à faire connaître ce site a été programmée pour le mois de février 2008.

L'Autorité a mené une politique proactive de communication en invitant :

- des représentants de la SOWAER (voir point 2.2) ;
- deux associations de riverains (voir point 2.2) ;
- l'ACNUSA (voir point 2.6) ;
- le Directeur MET de l'aéroport de Charleroi, le 07 juin 2007.

L'Autorité a été reçue à son initiative par la SAB le 20 juin 2007 et le Président de l'Autorité a rencontré l'Administrateur délégué de la BSCA le 24 mai 2007, en préparation de la réunion entre l'ACNAW et la BSCA le 20 décembre 2007.

Les rencontres avec la Direction du MET de l'aéroport de Charleroi et les deux sociétés de gestion visaient à mieux appréhender les conditions d'exploitation des deux aéroports.

En présence des représentants des sociétés de gestion, les points suivants ont été abordés :

- le développement des plateformes aéroportuaires et du trafic ;
- la communication avec les riverains ;
- la politique environnementale.

Les comptes rendus de ces rencontres se trouvent en annexes 5.4, 5.5 et 5.6.

Faisant suite aux rencontres avec les associations de riverains, un échange de courrier entre l'Autorité et le Ministre a évoqué les questions liées à la communication aéroportuaire à l'égard des riverains. Le Ministre a demandé à l'ACNAW de formuler des propositions en la matière.

En réponse à cette requête, l'Autorité a examiné l'information actuellement mise à la disposition des riverains des aéroports wallons. Elle a ensuite analysé le processus de charte environnementale mis en place pour les 10 principaux aéroports français. Elle a finalement conclu en soulignant que la mise en œuvre d'une charte environnementale représente une opportunité intéressante de projets collaboratifs associant tous les partenaires aéroportuaires, en ce compris les riverains.

Cet avis se trouve en annexe 5.7.

Le Ministre a ensuite demandé à l'Autorité d'exposer sa vision de la communication aéroportuaire en présence des sociétés de gestion afin d'examiner si le concept de charte environnementale est transposable au sein des aéroports wallons. Cette réunion a été programmée pour le mois de février 2008.

2.4 Validation des réseaux de sonomètres et mission d'expertise

L'Autorité est toujours en attente du rapport de qualité et de conformité des sonomètres et déplore que l'absence de certification empêche l'officialisation des réseaux de sonomètres.

La validation des réseaux de sonomètres est un élément crucial de la politique de sanctions dont l'Autorité souhaiterait voir la mise en place. L'Autorité a rappelé sa position dans deux courriers adressés au Ministre en date du 12 avril 2007 et du 21 septembre 2007.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003, modifié par l'arrêté du 27 mai 2004, prévoit la réalisation de campagnes de mesures dans le cadre du principe d'égalité. Tout riverain d'un aéroport peut bénéficier de la gratuité de mesures sonométriques individuelles dans l'hypothèse où la mesure des niveaux de bruit relevés pendant 14 jours dans le quartier défini par la portion de secteur statistique dans lequel est situé son immeuble, fait apparaître à quatre reprises au moins, un dépassement du niveau de bruit suivant :

- 69 dB(A) L_{den} si l'immeuble est situé en zone B' ;
- 65 dB(A) L_{den} si l'immeuble est situé en zone C' ;
- 60 dB(A) L_{den} si l'immeuble est situé en zone D' ;
- 55 dB(A) L_{den} si l'immeuble n'est pas situé dans une zone du plan d'exposition au bruit.

Il convient de remarquer que les valeurs du L_{den} considérées pour les dépassements sont celles relevées pour chaque période de 24 heures, de 22 heures à 21 heures 59 le lendemain.

Ce droit à la gratuité a été établi par l'intermédiaire des campagnes de mesures organisées par la SOWAER.

L'Autorité a avisé la SOWAER de son souhait de prendre connaissance du dossier portant sur le principe d'égalité. A la réception des rapports de mesure, l'Autorité a confié ce dossier à son groupe de travail « acoustique ».

Afin de mieux appréhender les conditions dans lesquelles les mesures ont été réalisées, ce groupe de travail a convié des représentants de la SOWAER à exposer la méthodologie adoptée, le 08 novembre 2007.

Sur la base de ces éléments d'information, le groupe de travail a entamé l'analyse des résultats des mesures. Cette étude sera finalisée en 2008.

2.5 Vérification des conditions d'exploitation et examen des hypothèses des PEB

De manière générale, durant l'année 2007, l'accès à l'information a été problématique pour diverses raisons. L'Autorité a dénoncé cette situation à plusieurs reprises aux instances concernées. Ainsi, comme mentionné au point 2.2, le suivi annoncé des statistiques sonométriques n'a pu être réalisé que sur les 3 premiers mois de l'année.

L'Autorité a toutefois mené diverses actions en matière de vérification des conditions d'exploitation.

Elle a interrogé l'Administration à propos d'éventuels refus d'autorisation de décollage après 23 heures, en vertu des nouvelles dispositions introduites par le décret du 02 février 2006, modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Pour la période comprise entre la date d'entrée en vigueur du décret (02 février 2006) et la date de la



réponse de l'Administration (22 février 2007), 42 mouvements après 23 heures ont été refusés à l'aéroport de Charleroi.

L'examen des statistiques environnementales a mis en évidence une augmentation du nombre de dépassements de $L_{A_{max}}$ à Liège. L'Autorité a interrogé l'Administration à ce sujet. Dans la réponse fournie à l'Autorité, l'Administration a transmis les explications données par la SAB qui, questionnée sur cette problématique, a justifié l'augmentation des dépassements de $L_{A_{max}}$ notamment par l'augmentation sensible du trafic, la part importante des mouvements opérés par des B747, les écarts de trajectoire effectués par des appareils ne disposant pas de moyens modernes de navigation ou bien encore par certaines incohérences relevées au niveau des mesures de bruit et dont l'origine reste inconnue.

L'Autorité a souhaité rencontrer le Directeur de la SAB afin de mieux comprendre les contraintes opérationnelles et n'a pas manqué d'user de son pouvoir d'alerte en attirant l'attention du Ministre sur ces dépassements et leur augmentation croissante.

A Charleroi, l'Autorité a constaté des infractions au quota-count et des mouvements après 23 heures. Interrogée, l'Administration a transmis à l'Autorité les justifications de ces mouvements. Parmi celles-ci, l'Autorité a relevé des justifications en totale concordance avec la réglementation (raisons météorologiques, avions off block avant 23h00, atterrissages d'avions basés) mais a toutefois constaté que certaines de ces justifications ne pouvaient être acceptées (notamment la prise en compte de la notion de vols « réguliers » visant à régulariser des mouvements d'avions non basés).

L'Autorité a donc décidé d'auditionner le Directeur MET de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud en charge du contrôle du respect de la réglementation environnementale.

Disposant d'un pouvoir de recommandation, l'Autorité a fait connaître au Ministre à deux reprises, son souhait d'être associée à la révision des PEB (plans d'exposition au bruit) prévue en 2007.

Cependant, l'Autorité n'a été informée qu'a posteriori de la décision de non-révision par le Gouvernement wallon. Cette décision est basée sur une étude menée conjointement par le MET et la SOWAER, étude dont l'ACNAW n'a reçu que certains éléments de justification et les conclusions.

Ces éléments d'information font l'objet d'une analyse par le groupe de travail « acoustique ». Cette analyse sera finalisée en 2008.

2.6 Renforcement des liens internationaux

2.6.1 Rencontre avec l'ACNUSA

Depuis sa création, l'Autorité a entretenu des contacts avec l'ACNUSA, l'organe de contrôle français qui a servi de modèle à la création de l'Autorité wallonne. Une délégation de l'Autorité française a été reçue par l'ACNAW le 10 mai 2007.

Au cours de la rencontre, les points suivants ont été abordés :

- Cadre législatif et réglementaire de la politique environnementale aéroportuaire en France :
 - Les chartes environnementales sont au cœur des politiques environnementales menées par les plateformes aéroportuaires françaises.
 - En réponse à une volonté politique, la Direction Générale de l'Aviation Civile française (DGAC), responsable du contrôle aérien, a placé l'environnement en deuxième position (après la sécurité) sur la liste de ses priorités.
- Mesures d'accompagnement des riverains (isolation des habitations) :
 - La politique d'isolation acoustique est financée par les compagnies aériennes via une taxe spéciale, dont le montant est notamment lié au type d'appareil.
 - L'ACNUSA estime que la mise en œuvre de la politique d'insonorisation française n'est pas assez performante.
- Sanctions :
 - L'ACNUSA prononce des sanctions pour les infractions instruites par la Commission Nationale de Prévention des Nuisances où siègent des représentants des administrations, des professions aéronautiques et des riverains.

- La procédure n'est toutefois pas conforme à la Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales, et de nombreux recours sont introduits devant le Conseil d'Etat.

Le compte rendu de cette rencontre se trouve en annexe 5.8.

Pour connaître les activités de l'ACNUSA : <http://www.acnusa.fr>

Outre ce contact avec l'ACNUSA, l'Autorité a poursuivi la visite d'aéroports étrangers pouvant faire état de politiques particulières en matière de gestion des nuisances sonores.

2.6.2 Aéroport de Nice

Une délégation a visité l'aéroport de Nice le 29 janvier 2007 et a reçu les informations suivantes.

Informations générales

Après les aéroports parisiens, Nice Côte d'Azur est le premier aéroport international en France. Il dépasse les 10 millions de passagers par an et possède une capacité d'accueil totale de 13 millions de passagers. Deux pistes (2 570 mètres et 2 693 mètres) autorisent une cinquantaine de mouvements par heure. Un terminal est dédié aux vols internationaux, un second, aux liaisons nationales. Son trafic hélicoptère est le plus important au monde (plus de 120 mouvements par jour), avec 14 plots de zone décollage ainsi qu'une salle d'embarquement de 652 mètres carrés. Son terminal fret a une capacité de 50 000 tonnes par an avec 10 000 mètres carrés de capacité d'entreposage. Quatre mille emplois ont été créés dans 116 entreprises dont 500 salariés du gestionnaire de l'aéroport.

L'activité aéronautique a été initiée au début du 20^e siècle : dès 1901, sont attestés les premiers vols de « machines volantes » depuis le rivage de la Baie des Anges. L'exploitation commerciale s'est développée à partir des années '30, tout en conservant l'implantation initiale ce qui a conduit à une extension de l'aéroport sur la mer (plus de 200 hectares incluant la seconde piste).

Situé au cœur d'une région très attractive par sa grande qualité de vie, son fulgurant développement fut marqué dans les années '90 par de nombreuses manifestations de riverains, allant jusqu'au blocage des accès de l'aéroport. Face à cette situation, l'État désigna un médiateur qui, pour la première fois, réunit l'ensemble des protagonistes. Après un travail de concertation de deux ans entre la Direction Générale de l'Aviation Civile, la Chambre de Commerce et d'Industrie, les communes et les associations de riverains, un protocole en faveur de l'environnement et de la qualité de vie des riverains a été signé. Aujourd'hui, l'aéroport de Nice est qualifié « d'aéroport pacifié » et est devenu un exemple de concertation réussie.

Contributions significatives

L'aéroport de Nice Côte d'Azur s'est engagé dans une stratégie pour un développement harmonieux. Une charte pour l'environnement, avec un plan d'action 2000-2006, a été signée, privilégiant trois axes stratégiques :

1. Réduction et maîtrise des nuisances

Le bruit : amélioration des trajectoires afin de minimiser les nuisances sonores sur la population.

La procédure originelle aux instruments « ILS » est utilisée uniquement quand les conditions météorologiques - vent fort ou visibilité réduite - l'exigent pour la sécurité des passagers (taux d'utilisation de l'ordre de 25%). La procédure « Riviera » permet le contournement d'Antibes par la mer, elle est utilisée à plus de 50%. Enfin, les jours où le vent souffle de l'Ouest, les pilotes suivent la procédure « Saleya ». Les appareils passent au large de la côte avant d'effectuer un grand virage au niveau du Cap Ferrat pour longer la Baie des Anges jusqu'au seuil de la piste. Cette trajectoire a permis la réduction d'environ 25% du survol de Cannes Est, de Vallauris et du centre ville d'Antibes, au grand bénéfice de près de 24 000 riverains.

Les autres mesures prises incluent des conditions de survol plus restrictives de la région, l'interdiction des procédures et des avions les plus bruyants, la mesure du bruit et le suivi des trajectoires avec sanctions en cas d'infraction. Des engagements mutuels ont été concrétisés dans un code de bonne conduite cosigné par les compagnies aériennes, l'Aviation civile, les pilotes et les contrôleurs.

La pollution de l'air : mesure de la pollution, réduction des émissions polluantes de l'aéroport, lutte contre les avions les plus polluants et la pollution routière.

L'eau : prévention des pollutions accidentelles par les eaux pluviales, traitement des eaux usées et gestion des ressources.

Les risques : limitation des risques aéronautiques et prévention des risques fonctionnels et naturels.

Les déchets : maîtrise de la gestion des déchets.

La faune et la flore : intégration de l'aéroport dans son environnement.

2. Transparence et concertation

Création d'un Comité de Suivi de la Charte. Table ronde annuelle de tous les partenaires concernés. Rapport annuel sur l'environnement, ainsi que lettres d'information régulières mais aussi ponctuelles. Création d'un espace pour les riverains. Organisation spécifique du traitement des demandes d'information des riverains.

3. Management environnemental

Intégration de la composante environnementale. Enquêtes de la satisfaction des riverains. Objectifs environnementaux déclinés pour chaque responsable concerné. Nouveaux produits. Audits réguliers. Près de 90 % des objectifs de la charte ont été réalisés avec succès. Fort de cette réussite, une seconde charte a été signée en 2006 avec plus d'une cinquantaine de nouveaux objectifs. Certains s'inscrivent dans la continuité de l'action engagée dès 2000, d'autres font apparaître de nouvelles priorités, comme la maîtrise énergétique.

Pour plus d'informations : <http://www.nice.aeroport.fr>

2.6.3 Aéroport de Manchester

Une délégation a visité l'aéroport de Manchester le 27 novembre 2007 et a reçu les informations suivantes.

Informations générales

L'aéroport de Manchester fait partie du « Manchester Airports Group » qui comprend également les aéroports d'East-Midlands, Humberside et Bournemouth gérés par la ville de Manchester et les 9 communes voisines. Après les aéroports londoniens, l'aéroport de Manchester est le plus important du Royaume-Uni, avec plus de 22 millions de passagers par an. Aujourd'hui, il génère un chiffre d'affaires de près de 400 millions de £, plus de 19 000 emplois directs et 25 000 emplois indirects, ce qui en fait un des leaders de l'activité économique du nord-ouest de l'Angleterre, région durement touchée par le déclin industriel.

Son activité se répartit sur 3 secteurs :

1. les vols réguliers, nationaux ou internationaux (Europe, USA, Moyen et Extrême Orient) ;
2. les vols charters ;
3. les vols « low cost », en progression.

Un aménagement est en cours de réalisation afin de consacrer chacun des terminaux à une de ces activités.

Deux pistes sont en service, une pour l'atterrissage et une pour le décollage. Aucune piste additionnelle n'est envisagée avant 2030.

Aéroport d'emprise modeste (625 ha seulement), il est situé à 15 km au sud de l'agglomération de Manchester. 70 à 80% des populations survolées (à l'est) sont économiquement faibles, et connaissent un fort taux de chômage. Aussi, l'aéroport cherche-t-il à valoriser au maximum son impact économique auprès et au profit de la population. Il tente également une approche positive via le volontariat de son personnel au profit des populations voisines (aide à l'éducation, bourses de charité, encadrement, etc.).

Contributions significatives

1. Le « Master Plan »

L'objectif de Manchester Airport est le développement de son activité en attirant les investissements vers le nord-ouest de l'Angleterre. Cette augmentation de l'activité économique s'accompagne d'une volonté de maîtrise des impacts sociaux et environnementaux.

Sous l'influence du Gouvernement britannique, les aéroports ont mis en place un « Master Plan ».

Ce document évolutif sert de base à toute une série de politiques régionales et supporte les stratégies d'investissements.

2. Le Plan Environnemental

L'aéroport s'efforce de réduire les émissions de gaz à effet de serre sur son site. L'accès de l'aéroport se fait principalement par voiture, et même s'il existe une gare ferroviaire à proximité, seulement 10% des passagers prennent le train. L'investissement dans les transports publics a pour objectif d'atteindre 40% d'utilisation par les passagers et 50% d'utilisation par les employés de l'aéroport.

Les principales actions environnementales visent la gestion du bruit, de l'air, de l'eau, des déchets, l'écologie en général ainsi que l'impact sur le changement climatique.

Le bruit : pour lutter contre la dispersion des nuisances, des « routes préférentielles » ont été définies et 18 stations sonométriques ont été implantées. Les compagnies qui ne respectent pas les règles ($\pm 5\%$ des vols) reçoivent un avertissement avant verbalisation. Les amendes sont infligées par l'aéroport et payées par les compagnies. Elles alimentent un fonds à destination des riverains.

Un classement des compagnies basé sur le respect des règles est établi et publié.

Les approches « descente continue » sont privilégiées et un plan sur 4 ans est défini afin de limiter le trafic de nuit et ses nuisances (quota-counts fixés par saison été/hiver).

3. Le Plan Riverains

L'aéroport programme des actions pour soutenir des projets locaux à finalité économique, éducative ou logistique. Les actions de soutien ne sont pas d'ordre financier, mais les employés de l'aéroport consacrent une partie de leur temps à ces projets (aide d'enfants à la lecture, travaux d'intérêt collectif, encadrement, participation à des conseils d'administration de sociétés locales ...)

Plan d'isolation acoustique : 2 zones sont définies ($69 L_{Aeq}$ et $63 L_{Aeq}$, avec quelques adaptations). Les mesures d'accompagnement consistent principalement à équiper les maisons de doubles vitrages (montant maximum octroyé : 2 000 £). Les travaux sont réalisés par deux compagnies partenaires : un fabricant de vitrage et un entrepreneur. Un objectif de 6 semaines est fixé entre la demande et l'obtention de la prime, mais l'efficacité de cette isolation n'est pas garantie. Des aides à la consolidation des toitures à proximité des zones de vortex (structure turbulente générée dans le sillage d'un avion) ainsi que des aides au déménagement sont également prévues.

4. Le Comité de consultation

Requis par une loi de 1982, mais mis en place à Manchester dès 1969, il est composé de 33 membres, dont 18 élus locaux, 4 riverains et 11 professionnels utilisateurs de la plateforme. Il se réunit en plénière ainsi qu'en groupe de travail 12 fois par an. Tous les sujets afférents au développement de l'aéroport y sont abordés, ce qui facilite la concertation entre les différents groupes d'intérêt.

Pour plus d'informations : <http://www.manchestserairport.co.uk>



3. Activités 2007

3.1 Calendrier des réunions

L'ACNAW a tenu 23 réunions plénières et 23 réunions extraordinaires.

Le calendrier des réunions et les principaux sujets traités sont repris en annexe 5.9.

3.2 Activités liées aux missions de base

3.2.1 Avis et recommandations d'initiative

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

Ce décret introduit des modifications substantielles en matière de réglementation des mouvements après 23 heures à l'aéroport de Charleroi. Aussi l'Autorité a-t-elle estimé important de se prononcer sur ces modifications. Bien que l'avis ait été rendu le 05 janvier 2008, tous les travaux préparatoires ont été réalisés en 2007; c'est pourquoi cet avis est repris dans ce rapport d'activités en annexe 5.10.

3.2.2 Alerte des autorités

Comme mentionné aux points 2.1 et 2.5, l'Autorité a alerté le Ministre sur la nécessité de progresser dans la mise en place d'un système efficace de sanctions, ainsi que sur l'augmentation des dépassements de L_{Amax} à l'aéroport de Liège.

3.2.3 Dénonciation des manquements aux restrictions d'exploitation

Comme mentionné au point 2.5, l'Autorité a interrogé l'Administration au sujet des infractions au quota-count et des mouvements après 23 heures à l'aéroport de Charleroi.

3.2.4 Expertise

Afin de développer ses propres missions d'expertise, l'Autorité s'est prononcée en 2007 pour l'achat d'un sonomètre. Pour des raisons budgétaires, cette acquisition a été reportée à l'année 2008.

De plus, l'Autorité a poursuivi l'analyse des mesures effectuées sur le terrain par les sonomètres fixes (du moins pendant le premier trimestre 2007). Elle a en outre analysé les résultats de mesures effectuées dans le cadre du principe d'égalité (voir point 2.4).

3.2.5 Avis à la demande du Gouvernement wallon

Le 03 juin 2004, le Gouvernement wallon a adopté le règlement urbanistique sur la qualité acoustique des constructions. Celui-ci impose, pour les constructions, transformations ou modifications de la destination d'habitations, d'écoles et de bibliothèques postérieurement à l'entrée en vigueur des arrêtés délimitant les zones des PEB et PDLT, le respect des niveaux sonores prescrits par la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, soit 55 dB(A) dans les pièces de jour.

Le Gouvernement a sollicité l'avis de l'Autorité sur l'opportunité d'étendre ce règlement à d'autres catégories de bâtiments que les habitations, écoles et bibliothèques, tels que les immeubles de bureau.

Afin de se prononcer, l'Autorité a examiné :

- les valeurs guides de l'OMS en matière de bruit et leur champ d'application ;
- les normes belges relatives à l'isolation acoustique ;
- diverses réglementations en matière d'acoustique.

Sur la base de cette analyse, l'Autorité a recommandé d'étendre le règlement urbanistique sur la qualité acoustique des constructions aux immeubles de bureau, et d'adopter pour ces derniers, une valeur limite de bruit qui ne dépasse pas de plus de 5 dB(A) le niveau maximum à respecter dans les habitations, écoles et bibliothèques.

Cet avis se trouve en annexe 5.11.

De plus, comme mentionné au point 2.3, le Ministre a demandé à l'ACNAW de formuler des propositions en matière de communication aéroportuaire à l'intention des riverains (voir avis en annexe 5.7).

3.2.6 Avis donnés aux citoyens

Au cours de l'année 2007, l'ACNAW a été saisie de 6 demandes d'avis émanant de riverains.

Les sujets évoqués concernent :

- la représentativité des mesures de bruit ;
- l'isolation acoustique et la ventilation en zone D ;
- l'interdiction des avions les plus bruyants ;
- la simulation des PEB ;
- la pollution atmosphérique.

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

3.3 Autres activités

3.3.1 Rencontres – auditions

Comme mentionné aux points 2.2 et 2.4, dans le cadre de l'évaluation des mesures d'accompagnement, l'Autorité a rencontré le 13 janvier 2007, le Président de la SOWAER et sa responsable environnement et le 08 novembre 2007, des représentants de son service environnement. Elle a également rencontré deux associations de riverains, le 10 février 2007.

Evoquée au point 2.6, la rencontre du 10 mai 2007 avec l'ACNUSA, organe de contrôle français correspondant à l'ACNAW, a renforcé les liens entre ces deux autorités de contrôle uniques en Europe.

Comme indiqué au point 2.3, l'Autorité a présenté le 19 décembre 2007 son site Internet au cabinet du Ministre.

Enfin, comme signalé au point 2.3, l'Autorité a rencontré des représentants de la SAB le 20 juin 2007, de la BSCA le 24 mai 2007 et le 20 décembre 2007 et le Directeur MET de l'aéroport de Charleroi le 07 juin 2007 afin de mieux appréhender les objectifs de développement et les contraintes opérationnelles des deux plateformes aéroportuaires.

3.3.2 Colloques ou congrès

UNDERSTANDING AND MANAGING ENVIRONMENTAL ISSUES

Zurich, du 24 au 26 avril 2007

Informations générales

Il s'agit d'un cours de trois jours organisé par l'ACI (Airports Council International).

Il est destiné à améliorer la compréhension des problèmes environnementaux liés à l'exploitation des aéroports, à aider les participants à identifier les risques et à rechercher des solutions permettant d'améliorer les performances des aéroports sur le plan environnemental.

Les sujets suivants ont été traités :

- cadre socio-économique de l'aviation ;
- effets environnementaux et sociaux de l'aviation ;
- réduction et gestion de l'impact environnemental ;
- recherche d'un développement durable ;
- évaluation et audits ;
- stratégie de communication.

Contributions significatives

Ce cours donne un aperçu complet des différents problèmes environnementaux liés à l'aviation en général et à l'exploitation des aéroports en particulier.

Le secteur aéronautique est en pleine expansion : le nombre de passagers transportés à travers le monde pourrait doubler d'ici 2020.

Le bruit n'est évidemment pas la seule source de nuisances liées à l'aviation, mais il est considéré qu'il reste généralement le souci principal, en tout cas pour les riverains.

L'impact des activités aériennes sur les changements climatiques et, plus localement, les problèmes de qualité de l'air à proximité des aéroports, sont toutefois de plus en plus évoqués.

La part de l'aviation dans les émissions de CO₂ est actuellement de l'ordre de 2 %, mais pourrait augmenter de façon considérable dans les décennies à venir.

Les aéroports eux-mêmes sont de grands consommateurs d'énergie pour la mise en œuvre de leur infrastructure, et d'importants producteurs de déchets divers.

Il est donc fondamental, dans le cadre de la recherche d'un développement durable de l'aviation, de limiter et de gérer correctement l'impact environnemental, notamment par des solutions faisant appel à des technologies nouvelles, mais également par une bonne gestion des procédures opérationnelles, et par une conscientisation des différents acteurs de la gestion aéroportuaire.

Il convient également d'insister sur les dangers liés à des réactions à chaud face à des problèmes ponctuels, et sur l'importance de l'établissement de stratégies à long terme.

Les processus mis en place doivent faire l'objet de suivis et d'évaluations permanents.

Enfin, il est essentiel d'avoir une bonne stratégie de communication afin de démontrer les efforts entrepris pour diminuer l'impact des activités aéroportuaires.

Référence : <http://www.aci-europe.org>

TABLE RONDE DES RÉGIONS D'EUROPE SURVOLÉES **Bruxelles, le 11 mai 2007**

Informations générales

Dans le cadre du processus d'évaluation des directives européennes concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit et la gestion du bruit dans l'environnement (directives 2002/30 et 2002/49), la Région de Bruxelles-Capitale et le Conseil général du Val d'Oise, avec le soutien du Comité des Régions et la collaboration de la Conférence des Régions Aéroportuaires, ont organisé le 11 mai 2007 à Bruxelles une table ronde des représentants des collectivités territoriales européennes concernées.

L'objectif de cette rencontre était d'aboutir à l'élaboration de recommandations concrètes communes destinées à être transmises aux institutions européennes afin de réduire les nuisances auxquelles les populations sont exposées.

Les sujets suivants ont été traités :

- présentation succincte des directives :
 - 2002/30 : introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit ;
 - 2002/49 : évaluation et gestion du bruit dans l'environnement ;
- nuisances sonores : indicateurs et instituts de contrôle ;
- organisation opérationnelle des aéroports et nuit environnementale ;
- aménagement du territoire et nuisances aéroportuaires ;
- synthèse, recommandations et perspectives.

Contributions significatives

Les observations suivantes ont été faites :

- nécessité d'une approche technique et rationnelle de la problématique des nuisances sonores aéroportuaires ;
- volonté commune de réduire les nuisances sonores aéroportuaires ;
- nécessité de mener une réflexion globale à l'échelle européenne.

Les recommandations proposées portent principalement sur les éléments suivants :

- compléter les indicateurs de bruit existants par des indicateurs de gêne sonore représentatifs des événements bruyants et de leur fréquence, et inclusion d'indicateurs sociaux, économiques et environnementaux, en tenant compte des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé ;
- mise en place d'un institut indépendant de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ayant pour missions d'informer, de répondre aux plaintes, d'objectiver les mesures de bruit, de contrôler le respect des restrictions d'exploitation, des procédures et de l'utilisation des pistes, et disposant, en outre, du pouvoir d'infliger des sanctions, avec possibilité d'amendes, en cas de non-respect des règles fixées. Il convient de noter que les intervenants français ont unanimement souligné l'importance du rôle joué dans ce cadre par l'ACNUSA en France ;
- dispositions à mettre en œuvre concernant l'organisation opérationnelle des aéroports et les vols de nuit ;
- aménagement du territoire, description des instruments à mettre en œuvre et prise en compte des attentes des collectivités territoriales ;
- soutien de l'intermodalité air/rail.

Référence : <http://www.valdoise.fr/media/media473414.pdf>

19^e CONGRÈS INTERNATIONAL D'ACOUSTIQUE **Madrid, du 02 au 07 septembre 2007**

Informations générales

Le 19^e Congrès International d'Acoustique (19th ICA, International Congress on Acoustics) s'est déroulé à Madrid, du 02 au 07 septembre 2007. Les conférenciers étaient accueillis pour l'occasion dans le complexe moderne du Palais Municipal des Congrès, sur le site du « Campo de las Naciones ».

Contributions significatives

Autour du thème principal « Acoustics for the 21st Century », le programme comportait une centaine de sessions techniques, consacrées à toutes les disciplines de l'acoustique, et regroupées par thèmes, parmi lesquels figuraient des sujets à caractère environnemental :

- Environmental Acoustics, comprenant l'impact des bruits environnementaux, dont les bruits de trafic ;
- Noise, s'intéressant plutôt aux mécanismes de génération du bruit et à sa mesure, avec notamment une session Aircraft Noise.

Dans cette dernière session se côtoyaient des articles à caractère technique, mais aussi des études sur l'impact du bruit d'origine aéroportuaire. Ainsi, Barbot et Lavandier (IUT Cergy Pontoise) ont-ils analysé en laboratoire différents facteurs de nuisance (type de bruit, présence de composantes tonales, nombre d'événements bruyants) pour conclure à la seule dépendance statistique du niveau équivalent énergétique. Mendez et Recuero ont mesuré les effets cardiaques du bruit des avions (jusqu'à 101 dBA L_{eq}) sur les pilotes et le personnel de maintenance au sol appartenant à la force aérienne du Venezuela. Les autres communications abordaient la propagation du bruit des avions, sa mesure (détermination des trajectoires des avions par intensimétrie acoustique), sa modélisation et quelques moyens de réduction (notamment par contrôle actif à l'intérieur de la cabine).

Sont mentionnés ci-dessous les titres de la session Aircraft Noise :

- Effect of atmospheric absorption on aircraft noise propagation in several world regions during a year ;
- Recent progress in development of airport noise models in Japan ;
- Architectural measures aimed at solving the problem of aircraft noise in buildings ;
- The use of sound intensity for the determination of the acoustic trajectory of aircrafts ;
- Short term annoyance due to aircraft noise ;
- Effect of noise generated by VF-5 airplanes on the function of the heart ;
- Interior active noise control in turbofan aircraft : Numerical simulation and experimental validation for optimal actuators positioning ;
- Aeroacoustic research at the University of Adelaide : Development of an experimental facility, initial results, and future research programme ;
- Reconstruction of acoustic source strengths for broadband noise control in a lined duct ;
- Analytical and experimental studies of the Herschel-Quincke tubes by its acoustic scattering matrix.

La session ENV-04 était consacrée à l'évaluation à long terme de l'impact des bruits environnementaux. Voici la liste des 6 communications :

- Associations between road traffic noise, aircraft noise and noise annoyance. Preliminary results of the Hyena study ;
- Longitudinal effects of a sudden change in aircraft noise exposure on annoyance and sleep disturbance around Amsterdam airport ;
- The effects of changes in noise exposure on perceived control over noise and its relationship with mood and reaction ; a longitudinal survey ;
- Annoyance and noise sensitivity in urban areas ;
- The role of attitudes and sensitivity in reactions to changing noise ;
- Environmental noise and mental health.

La première d'entre elles exposait les premiers résultats de l'étude Hyena, menée conjointement par plusieurs équipes de chercheurs européens autour de six aéroports importants (Londres, Schiphol, Milan, etc.). Le but de l'étude est de préciser la relation existant entre les niveaux d'exposition au bruit (exprimés en L_{den} , par exemple) et la nuisance ressentie par les populations exposées. Plusieurs conclusions de cette étude sont intéressantes. En particulier, elle réaffirme la relation intime entre le L_{den} et la gêne ressentie, mais elle constate que les bruits d'avions sont plus gênants, à niveau d'exposition égal, que les bruits routiers. Elle indique que la gêne ressentie pour les bruits d'avion est en général supérieure à ce que prévoit la courbe de Miedema, sur laquelle se basent la plupart des études européennes. L'étude Hyena constate en outre des différences entre populations d'aéroports différents, et suggère d'adopter des règles différentes selon les pays concernés. Enfin, elle souligne une diminution généralisée de la tolérance vis-à-vis des bruits d'origine aéroportuaire.

Le site suivant donne accès aux textes de la conférence : <http://www.ica2007madrid.org>

CINQUIÈMES ASSISES NATIONALES DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE **Reims, du 11 au 13 décembre 2007**

Informations générales

Le CIDB (Centre d'information et de documentation sur le bruit) organisait les 11, 12 et 13 décembre 2007 à Reims les Cinquièmes Assises Nationales de la Qualité de l'Environnement Sonore.

Près de 400 participants ont suivi le programme articulé en plusieurs sessions plénières et en 8 ateliers thématiques.

Le thème principal est celui de l'application de la directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement qui impose certaines obligations en matière de cartographie du bruit, d'information du public et de mise en œuvre de plans d'actions pour la réduction des nuisances sonores.

Cette manifestation permet ainsi de faire un bilan régulier (tous les trois ans) des actions et des recherches entreprises avec les acteurs concernés.

Les ateliers thématiques étaient consacrés aux nuisances sonores aéroportuaires, à la qualité acoustique des bâtiments tertiaires, à la gestion des bruits de voisinage, à l'acoustique du bâtiment dans le cadre du développement durable, au bruit des éoliennes, aux vibrations produites par les moyens de transport sur rail, aux écrans acoustiques et aux méthodes de calcul prévisionnel du bruit dans l'environnement.

Tandis que les séances plénières visaient à dresser un bilan des dernières études sur les effets du bruit sur la santé, des outils à disposition pour satisfaire les exigences de la présente directive (cartes de bruit stratégiques, plans de prévention et de réduction des nuisances sonores) et des perspectives d'amélioration de l'environnement sonore en relation avec quelques indications de leur coût.

Contributions significatives

En se limitant à évoquer les exposés et discussions relatifs au transport aérien, relevons :

Monsieur Philippe Fayoun, de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) a rappelé en séance plénière les obligations et le calendrier induits par la directive 2002/49/CE pour le transport aérien : sont concernés les aéroports présentant plus de 50 000 mouvements annuels (hors entraînements sur avions légers) et plus précisément :

- pour le 30 juin 2007, les cartes de bruit stratégiques de l'année précédente, et ensuite tous les 5 ans ;
- pour le 18 juillet 2008, des plans d'actions prioritaires pour gérer sur le territoire les problèmes de bruit et leurs effets, plans à réviser quand un fait nouveau majeur survient et au moins tous les cinq ans.

L'Etat membre doit veiller à ce que le public soit consulté sur les propositions, les cartes de bruit et les plans d'actions étant accessibles et diffusés.

En ce qui concerne la planification, elle peut couvrir les aspects comme l'aménagement du territoire, l'ingénierie des systèmes de gestion du trafic, la planification de la circulation, la réduction du bruit par des mesures d'isolation acoustique et la lutte contre le bruit à la source.

En France, les cartes de bruit sont basées sur le modèle issu du document 29 de la conférence européenne de l'aviation civile CEAC, les cartes sont au 1/25 000, les limites concernent le L_{den} et le L_{nuit} et elles présentent le décompte de la population et des établissements d'enseignement et de santé.

Monsieur Ayoun insiste sur le contexte particulier du transport aérien où :

- une cohérence avec les documents existants récents (PEB, PGS¹) est essentielle ;
- la carte de l'état initial en L_{den} correspond au PGS ;
- la carte représentative de l'évolution à terme en L_{den} correspond au PEB ;
- les cartes en L_{nuit} reprennent les hypothèses de trafic des PGS et PEB ;
- la cartographie est annexée au PEB de l'aéroport par arrêté.

L'atelier sur les « Nuisances sonores autour des aéroports » était présidé par Madame Patricia Lemoine de Forges, Présidente en exercice de l'ACNUSA. En guise d'ouverture de l'atelier, elle dressa le bilan et les perspectives de l'action de l'ACNUSA : 85 recommandations ont été émises depuis la création de l'organisme en 1999 et son pouvoir de sanction vient d'être renforcé afin de lutter plus efficacement contre les infractions commises par les compagnies aériennes à l'encontre de la réglementation environnementale existante.

Quelques exposés servaient ensuite d'introduction au débat.

Ainsi Monsieur Philippe Ayoun (DGAC) a présenté, dans son exposé intitulé « Le transport aérien », les outils mis en place par la circulaire (du 29 août 2007) relative à la mise en œuvre de l'aide à l'insonorisation dont l'objectif est de réduire les coûts et les délais, les plans de gêne sonore (PGS) qui constatent la gêne réelle subie et les PEB qui permettent une urbanisation maîtrisée des communes situées à proximité des aéroports sans exposer de nouvelles populations au bruit du trafic aérien. Il a également présenté la fiscalité environnementale sur les nuisances sonores aériennes destinée à financer l'aide à l'insonorisation, assumée ainsi principalement par les compagnies aériennes et appliquée sur les dix principaux aéroports français.

Un dispositif de contrôle de recouvrement de la taxe plus efficace et des moyens financiers supplémentaires sont néanmoins nécessaires. Citons à titre d'exemple une taxe plus grande pour les décollages en tranche soirée (18-22h) et un taux d'aide préférentielle en cas d'opérations groupées d'insonorisation de logements.

Les premiers travaux pratiques du « Grenelle de l'Environnement » appliqués à la réduction des nuisances sonores aéroportuaires ont également fait l'objet d'une brève présentation ; citons sans être exhaustif,

- moins de bruit au voisinage des aéroports parisiens grâce à :
 - un relèvement de l'altitude des avions à l'arrivée à Paris ;
 - des procédures d'atterrissage moins bruyantes : descentes en profil lisse ou continu ;
 - des trajectoires mieux garanties.
- une meilleure prise en compte des riverains d'aéroports, par :
 - des moyens financiers supplémentaires pour l'aide à l'insonorisation visant à insonoriser 7 000 logements par an (vols 18h-22h davantage taxés) ;
 - des nuisances sonores mieux contrôlées grâce à la réforme de l'ACNUSA dans la procédure de sanction en cas de manquement à la réglementation concernant la protection de l'environnement sonore des aéroports. Cette réforme a pour but de simplifier la prise en compte d'événements et de diminuer les délais de traitement des dossiers d'infraction.
- des solutions technologiques pour réduire le bruit des avions :
 - cf. le programme européen ACARE pour réduire de moitié le bruit des nouveaux appareils à l'horizon 2020 et l'allocation à la recherche aéronautique d'un budget doublé en 2008.

¹ En France, le plan de gêne sonore PGS est dressé pour déterminer qui peut prétendre à une aide pour les travaux d'insonorisation, il est établi sur base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne et des infrastructures en service.

« Un guide pour l'élaboration des cartes de bruit aérien » est l'exposé présenté par Aude Malige (DGAC). Ce guide est un outil destiné à représenter visuellement et de façon synthétique les nuisances sonores actuelles et futures autour des aérodromes. Cet outil réglementaire est articulé en 4 axes : PEB – PGS – modification permanente de la circulation aérienne – cartes stratégiques L_{den} - L_{night} . Le guide décrit une méthodologie commune harmonisée sans préconiser un logiciel particulier afin que transparence et diffusion soient assurées (voir <http://www.ecac-ceac.org/> pour la troisième édition).

Le contenu du guide est un recueil de données (infrastructure, trafic, trajectoires, profils de vol, topographie, conditions météo moyennes, données de population et cartographiques) et contient la méthode de calcul avec la base de données des avions de référence (Eurocontrol), un moteur de calcul (INM) et le traitement sous système d'information géographiques (SIG) (voir <http://www.aircraftnoisemodel.org/>).

Aude Malige terminera sa présentation en mettant en garde contre les simplifications abusives et en attirant l'attention sur la complexité de ce travail.

« Les outils de communication » développés par la DGAC à l'initiative de l'ACNUSA et diffusés aux aéroports est le titre de l'exposé de Claude Pinchinat de la DGAC.

Il y prône le choix d'indicateurs plus simples et de mieux appréhender les conditions du survol.

Ainsi, pour prendre en compte la fréquence des événements sonores, on parlera du « NA » (number above...) c'est-à-dire du nombre d'événements sonores supérieurs à un niveau directement représentatif d'une gêne (p.ex. correspondant à un niveau en extérieur couvrant une conversation soit 65dB(A)). On donnera ainsi des cartes donnant la zone où les 65 dB(A) ont été dépassés 20 fois, 40 fois...

Une autre indication plus proche des attentes des riverains est relative à la densité des survols : combien de fois est-on survolé par jour en moyenne : pour disposer d'une information objective, vérifiable et compréhensible, la densité de survol doit donner le nombre moyen de survols par jour dans une zone donnée, en dessous d'une altitude donnée, et calculé sur de longues périodes (une année) à partir des trajectoires radar.

La DGAC met sur son site les outils de visualisation du trafic aérien en 3D, ces programmes peuvent être téléchargés sur <http://www.aviation-civile.gouv.fr>.

En outre la DGAC a publié en septembre 2007 la deuxième édition de son guide apportant les éléments et la méthode logique pour la réalisation des cartes de bruit du transport aérien, afin d'harmoniser les pratiques (Etat, bureaux d'études, commissions consultatives, entreprises, ...) et de rester conforme au rapport sur la méthode normalisée de calculs des courbes de niveaux de bruit autour des aéroports civils (Conférence Européenne de l'Aviation Civile – décembre 2005).

Isabelle Vandrot a présenté sous le titre « Information, Communication et concertation avec les riverains » ce qui a été entrepris pour l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, en commençant par une série de statistiques (depuis 2001) sur l'opinion des riverains concernant l'aéroport (opinion générale, retombées économiques et touristiques de l'aéroport, l'emploi, la gêne occasionnée, les autres pollutions, la prise en compte de moyens pour réduire les nuisances).

Elle y a donné les constats/tendances des demandes et un état des lieux complété des plans d'action mis en œuvre, comme l'espace relation riverains et environnement, le système de mesures du bruit et du suivi des trajectoires, le service d'aides à l'insonorisation, soit toutes les actions prévues dans un souci de dialogue permanent et d'une communication adaptée sur les aspects « bruit-air-eau-déchets ».

Enfin, elle a insisté sur le rôle des engagements forts : un arrêté de restriction d'usage, une charte de l'environnement signée par les membres de la Commission consultative de l'environnement (2^e version 2006-2011) et un code de bonne conduite (approches de moindre bruit, formation des équipages) signé par les compagnies aériennes.

En effet, la communication est vue comme outil d'acceptation indispensable et comme code de cohabitation en prenant différentes formes, comme : bulletin mensuel, lettre trimestrielle aux riverains, bilan annuel, des encarts dans tous les supports, site Internet, table ronde annuelle, espace accueil riverains, retour d'expériences étrangères, réflexions permanentes sur les contraintes et pistes de progrès technique.

On retiendra en conclusion de l'atelier que la gêne n'est pas expliquée uniquement par le bruit, que le trinôme Informer - Communiquer - Dialoguer constitue en quelque sorte une règle d'or et qu'il y a de réelles opportunités pour l'améliorer.

3.3.3 Formation et information

FORMATION « AÉROPORT ET ENVIRONNEMENT » ENAC

Toulouse, du 05 au 09 mars 2007

Informations générales

Le stage « Aéroport et Environnement » est un module du Master « Management Aéroportuaire » dispensé par l'ENAC (École Nationale de l'Aviation Civile) à Toulouse.

Sa durée est d'une semaine. Il s'adresse aux cadres aéroportuaires de l'aviation civile, aux gestionnaires d'aéroports et aux représentants des collectivités locales sensibilisés ou en charge des problèmes d'environnement.

Différentes approches de l'environnement autour des aéroports ont été abordées par les intervenants :

- du secteur public : fonctionnaires de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), cellule d'appui technique de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires française) ;
- du secteur privé : compagnies aériennes, aéroports, avionneurs.

Les objectifs de la formation :

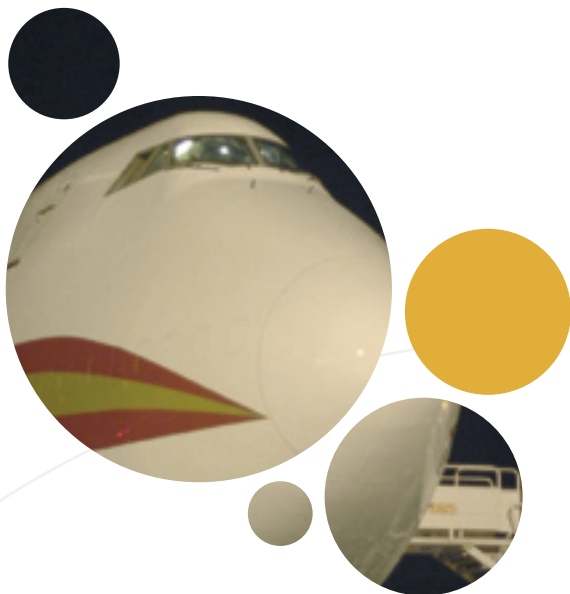
- définir les différentes incidences sur l'environnement du développement et de l'exploitation d'un aéroport et préciser le cadre réglementaire de la protection de l'environnement ;
- définir le bruit aéronautique et la gêne ressentie par les riverains ;
- présenter les solutions des constructeurs d'avions et des exploitants d'aéroports pour diminuer et maîtriser les nuisances sonores ;
- à partir d'exemples, proposer des perspectives de concertation et de communication avec les riverains.

Contributions significatives

- le concept de développement durable ;
- le cadre réglementaire de la protection de l'environnement ;
- la norme ISO 14001 sur le système de management environnemental ;
- les incidences d'un aéroport sur son environnement ;
- le bruit des avions et la gêne ressentie par les riverains ;
- la pollution de l'air en aéronautique ;
- la réduction du bruit à la source ;
- l'exploitation à moindre bruit des avions ;
- la gestion du contrôle du trafic aérien et la maîtrise des nuisances sonores sur un aéroport ;
- les relations entre aéroports et riverains ;
- la maîtrise de l'urbanisme et l'aide aux riverains ;
- les aspects juridiques et contentieux.

3.3.4 Logistique administrative et technique

Dans son courrier du 28 février 2007, le Ministre a fait part à l'Autorité de son intention de renouveler la cellule d'appui technique.



4. Objectifs 2008

Les objectifs prioritaires pour l'année 2008 ont été fixés sur la base des activités menées durant l'année 2007. Ces objectifs intègrent également la nécessité pour l'Autorité de garantir la mise à disposition régulière des informations que requiert l'exercice de certaines de ses missions de base. La liste des objectifs 2008 se décline dès lors comme suit :

- Amélioration de l'accès aux informations de base : l'Autorité veillera à ce que soient solutionnés les problèmes récurrents de mise à disposition des informations de base qu'elle a rencontrés durant l'année 2007. L'exercice effectif de certaines de ses missions de base (examen des données sonométriques, évaluation des mesures d'accompagnement, vérification des conditions d'exploitation) exige en effet la mise à disposition régulière et systématique d'informations fiables (données DIAPASON, rapports environnementaux de la SOWAER, plannings de vols à Charleroi).
- Communication : le site Internet de l'Autorité sera complété et amélioré de manière à consolider son contenu et à renforcer sa lisibilité et son attractivité. Dans la foulée des recommandations formulées en 2007 par l'Autorité en matière de communication, l'ACNAW contribuera, dans la mesure de ses moyens, aux analyses préalables qui devraient conduire à la mise en place d'une charte environnementale sur les deux aéroports wallons. L'Autorité proposera également une rencontre avec les principales compagnies opérant sur les deux plateformes aéroportuaires wallonnes.
- Suivi de la situation des riverains et des mesures d'accompagnement : l'Autorité veillera à disposer des informations les plus récentes à propos de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement et procédera à l'analyse de celles-ci.
- Vérification des conditions d'exploitation et examen des hypothèses ayant conduit à la non-révision des PEB : l'Autorité procédera à la vérification des conditions d'exploitation des plateformes et, en particulier, au respect des nouvelles dispositions en matière de quota-count à l'aéroport de Charleroi. Enfin, l'avis portant sur la non-révision triennale des PEB sera finalisé.
- Examen des mesures réalisées dans le cadre de l'application du principe d'égalité : l'analyse de ce volumineux dossier de mesures sera finalisée en 2008 et des recommandations seront formulées en vue des prochaines campagnes de mesures.
- Enfin, l'Autorité prendra connaissance des travaux récents de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en matière de bruit nocturne et rencontrera, le cas échéant, des représentants des groupes de travail ayant élaboré les nouvelles recommandations attendues pour la fin 2008.



5. Annexes

5.1 Audition de la SOWAER (Société wallonne des aéroports) - le 13 janvier 2007

La SOWAER est représentée par son Président, Monsieur Luc Vuylsteke et Madame Deborah Depauw, responsable Environnement. Un document de synthèse portant sur les interventions environnementales de la SOWAER est remis aux membres, ainsi que les périodiques d'information aux riverains des aéroports de Liège et Charleroi, de juin 2005.

Ces documents font l'objet d'une présentation détaillée par la SOWAER et sont complétés des commentaires repris ci-dessous.

La SOWAER constate que les deux principales compagnies présentes sur les aéroports wallons, TNT et RYANAIR, opèrent dorénavant avec des avions peu bruyants. A l'aéroport de Liège-Bierset subsiste une grosse difficulté sur le plan environnemental. En effet, la trajectoire de départ qui impose un virage à 4,3 NM après le décollage est encore difficile à respecter pour les avions ne disposant pas des équipements les plus récents.

Pour lutter contre la déstructuration urbanistique constatée dans certains quartiers, la SOWAER met en place une étude urbanistique et d'amélioration du cadre de vie pour chaque aéroport.

Cette étude vise la réalisation d'aménagements conviviaux au sein de quartiers sinistrés. La réalisation de ce projet devrait améliorer les relations avec les communes concernées et leurs résidents.

En matière d'insonorisation et toujours selon la SOWAER, divers éléments contribuent à l'accélération du nombre de dossiers traités. Citons entre autres, une relative stabilité juridique et l'attribution de marchés par lots. Certains freins au traitement rapide des dossiers subsistent toutefois mais sont indépendants de la volonté de la SOWAER, à savoir : l'impossibilité de payer des avances aux entrepreneurs, la lourdeur de la procédure (27 étapes actuellement) ou les hésitations des riverains. La SOWAER entend tout mettre en œuvre pour tenter de contourner ces difficultés afin de respecter à l'avenir un délai d'un an maximum pour traiter complètement un dossier d'insonorisation.

De manière générale, la SOWAER estime que les contacts avec les riverains se sont fortement améliorés, les riverains les plus mécontents ayant quitté les quartiers concernés. La SOWAER poursuit son effort d'information et va, à la demande du Ministre, réaliser une brochure d'information à la disposition des notaires et communes.

Il est attendu que les deux aéroports wallons doublent leur volume d'activités à l'horizon 2010-2015, ce qui aura des répercussions positives en termes d'emplois. La SOWAER va faire procéder à une actualisation des études qui avaient été menées à ce sujet en 2003.

En mars 2007, l'ACI organise à Liège une rencontre des directeurs francophones d'aéroports sur le thème des insonorisations. La SOWAER ne manquera pas de tenir l'ACNAW informée.

5.2 Audition des représentants de l'ARACH (Association de Riverains de l'Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud) – le 10 février 2007

La délégation de l'ARACH, association de riverains de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud comptant environ 1000 adhérents, est composée de Messieurs Alain Dewilde et Bernard Page.

Après les avoir accueillis, l'Autorité leur demande de présenter les objectifs poursuivis par leur association.

L'ARACH poursuit deux objectifs essentiels, à savoir :

- la protection et la défense des riverains ;
- le suivi des promesses faites par le politique en matière de développement économique et plus particulièrement en terme d'emplois.

Les représentants de l'ARACH insistent tout particulièrement sur le fait qu'ils comprennent le développement de l'aéroport, qu'ils n'y sont pas opposés à tout prix mais qu'aucune réponse convaincante n'est apportée par le politique en matière de retombées économiques pour la région de Charleroi.

En la matière, aucune étude objective n'a été publiée.

Par ailleurs, l'ARACH met l'accent sur le manque total d'information et de concertation.

Les représentants reprochent essentiellement au pouvoir politique :

- l'inexistence d'un lieu de concertation et de dialogue (mise en veilleuse des comités de concertation pour l'environnement) ;
- l'ignorance du monde politique à leur égard.

En tant que riverains, les membres de l'ARACH estiment être à la merci perpétuelle d'interprétations juridiques de textes législatifs et réglementaires, ainsi que de l'évolution de la jurisprudence en la matière.

En conclusion, l'ARACH souhaite plus d'informations, de dialogue et de concertation. L'association souhaite également que le développement de l'aéroport ne puisse se faire sans un véritable développement économique.

5.3 **Audition des représentants de NET SKY** (Association de riverains de l'Aéroport de Liège-Bierset) - le 10 février 2007

La délégation de Net Sky, association de riverains de l'aéroport de Liège-Bierset, est composée de Monsieur Ch. Dehalleux, Président et de Messieurs P. Léonard et J. Crommen, Administrateurs.

L'Autorité accueille la délégation et lui propose de présenter ses objectifs ainsi que tous les problèmes qu'elle souhaiterait aborder avec l'ACNAW.

S'ensuit alors un exposé des représentants de Net Sky portant sur les problématiques suivantes :

- les aspects bruit et santé publique ;
- les aspects cadences, émergence et basse fréquence ;
- le logiciel INM ;
- l'évaluation permanente des nuisances sonores (réseau de sonomètres fixes et campagnes de mesures de bruit) ;
- la problématique des sanctions ;
- PEB - PDLT et mesures d'accompagnement ;
- le droit à l'insonorisation et au rachat d'immeubles ;
- la prise en compte des mouvements inversés dans les simulations des PEB.

L'Autorité a écouté avec attention les exposés relatifs à ces différents points. Elle a ensuite demandé à Net Sky de lui fournir une note complète et exhaustive à propos des problèmes évoqués en séance, tout en promettant à ses représentants d'apporter une réponse motivée aux différents points soulevés.

Cette note a été adressée à l'Autorité en date du 27 avril 2007. Après analyse, l'Autorité a formulé une réponse à propos des différents thèmes abordés dans le courrier et relevant de sa compétence.

5.4 Audition de Monsieur Michel Piraux

Directeur MET de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud – le 07 juin 2007

L'Autorité accueille Monsieur Michel Piraux, Directeur MET de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud. L'Autorité lui signale qu'elle a souhaité l'entendre afin de mieux comprendre la façon dont les conditions d'exploitation sont vécues et gérées sur le terrain et en particulier la problématique des avions basés (on constate qu'aujourd'hui, quatre avions sont basés à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud sans qu'il soit possible de faire le lien entre un avion basé et une immatriculation précise).

Selon Monsieur Piraux, RYANAIR dispose en effet d'une flotte de plus de cent avions et les répartit sur les différentes lignes et rotations en fonction d'une organisation qui lui est propre. De ce fait, ce ne sont que très rarement des avions dotés des mêmes immatriculations qui stationnent la nuit à Charleroi.

L'Autorité rappelle que, selon le décret, un avion basé est un avion qui habituellement arrive le soir à l'aéroport pour en repartir le lendemain matin.

L'Autorité se demande comment distinguer les avions basés de ceux qui ne le sont pas et partant, comment vérifier si la réglementation est bien respectée dès lors que le planning des vols évolue et est modifié plusieurs fois par an.

Aujourd'hui, le nombre d'avions basés est limité de manière indirecte par le quota de bruit de 900 points.

Dans ce cadre, on peut se demander comment il conviendra à l'avenir de gérer l'éventuelle concurrence de slots entre RYANAIR et d'autres compagnies.

Questionné sur le problème du quota, Monsieur Piraux signale que RYANAIR met tout en œuvre pour diminuer le quota de bruit de ses avions (en utilisant, en particulier pour les avions basés, des B738 de la dernière génération).

Ainsi, en se référant à un calcul fait par l'Administration, Monsieur Piraux signale qu'un quota-count annuel de 900 points permettrait d'accepter six avions basés.

L'Autorité se pose également la question de savoir pourquoi tous les avions basés ne partent pas dès l'ouverture de l'aéroport (06h30), de manière à réduire le risque d'arrivée tardive en fin de journée. Monsieur Piraux ne pouvant répondre à cette question, l'Autorité décide d'interroger BSCA sur ce point.

Un autre point abordé est celui du NOTAM servant de justificatif à certains vols refusés.

Questionné sur la raison de ce NOTAM, Monsieur Piraux rappelle que le décret permet par dérogation le retour d'avions après 23H00. Il fallait impérativement, dans le cadre des travaux de réfection de piste, avertir officiellement les compagnies qu'il n'y avait pas de dérogation possible pour des atterrissages de nuit pendant la période concernée.

Les restrictions d'exploitation étant publiées aux AIP, tout ce qui y déroge doit faire l'objet d'un NOTAM ; ceci explique la publication du NOTAM concerné.

L'Autorité revient alors sur le décollage à 00H05 du 29 décembre 2006 d'un avion RYANAIR à destination de Rome. L'Autorité a en effet constaté qu'un atterrissage et un décollage ont été opérés par dérogation en application du paragraphe 3 du décret du 01 avril 2004, plus précisément pour raison météorologique.

L'Autorité estime a priori que si l'atterrissage pouvait se justifier, il pourrait ne pas en être de même du décollage après minuit.

Pourquoi l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud a-t-il accepté la diversion de Beauvais, suivi d'un décollage après minuit qui semble contraire à la réglementation ?

Pourquoi ne pas avoir envoyé l'avion à Bierset comme cela a déjà été fait à plusieurs reprises ?

Sur ce point, Monsieur Piraux indique qu'il a pris cette décision en fonction des différents éléments qu'il avait à sa disposition et notamment la présence de nombreux passagers à bord.

Monsieur Piraux souhaiterait véritablement une concertation entre le MET, les sociétés de gestion et l'ACNAW afin d'élaborer une jurisprudence interne qui pourrait servir dans les cas litigieux.

Monsieur Piraux signale également qu'il refuse de nombreux mouvements de nuit et qu'il établit à ce sujet un tableau justificatif mensuel.

A la demande de l'Autorité, Monsieur Piraux lui adressera systématiquement ce tableau tous les mois.

Interrogé sur les nouvelles possibilités d'exploitation résultant de la mise en service de la nouvelle aérogare, Monsieur Piraux indique que l'infrastructure a été conçue pour permettre six départs simultanés et qu'une dizaine de postes de stationnement ont été créés au Nord.

Questionné sur la problématique des sanctions, Monsieur Piraux répond que dans la pratique, elles ne sont pas appliquées en cas de vols de nuit. Il signale toutefois que des riverains ont déjà déposé plainte au Parquet de Charleroi pour infraction aux conditions d'exploitation.

5.5 Procès-verbal de la rencontre entre l'ACNAW et la SAB (Société d'exploitation de l'aéroport de Liège-Bierset) - Liège, le 20 juin 2007

L'ACNAW a été reçue par Luc Partoune, Directeur général, Vincent Gernay, Directeur de la communication et Marc Chignesse, Conseiller aux opérations.

Monsieur Gernay a fait une présentation de Liège Airport, de son développement et des perspectives pour l'avenir.

Ont ainsi été exposés, notamment :

- le développement Nord des infrastructures ;
- l'ambition de devenir le 5^e aéroport européen du transport de fret aérien (actuellement 8^e) ;
- le projet Carex (Cargo Rail Express), mis en place entre 2009 et 2012 ;
- les importants projets d'investissement de TNT (94 millions €) ;
- les problèmes environnementaux pris en compte par la SAB pour le développement de l'aéroport : sensibilité nouvelle aux autres formes de pollution (CO₂) ; mission de la SOWAER pour la communication et l'information (la SAB regrette de ne pas pouvoir assumer elle-même certaines missions d'information) ;
- les comités de concertation pour l'environnement : Luc Partoune pense que l'ACNAW devrait assurer un rôle de coordination pour la concertation ;
- le rôle de Belgocontrol qui, selon la SAB, aurait tendance à privilégier le trafic aérien de l'aéroport national par rapport à celui des aéroports régionaux ;
- la nécessité d'un accord de coopération entre le fédéral et les régions pour concilier contrôle aérien et protection de l'environnement ;
- l'existence de données enregistrées par certains sonomètres (en zones C et D) qui, selon la SAB, paraissent aberrantes.

Au terme de cette réunion, il a été convenu de retenir les points suivants :

1. La SAB est sensible aux problèmes environnementaux et veille à les prendre en compte dans sa politique de développement. Elle est disposée à participer activement à un comité de concertation pour l'environnement et elle considère que l'ACNAW devrait y jouer un rôle de rassemblement des acteurs concernés.
2. Un accord de coopération entre le fédéral et les régions devrait être conclu afin de concilier le contrôle aérien et la protection de l'environnement. Les compagnies aériennes sont souvent confrontées au manque d'initiative de Belgocontrol dans la recherche des procédures les plus efficaces.
3. La SAB souhaite une recherche des explications des incohérences relevées par certains sonomètres. Elle dit avoir interrogé l'administration à ce sujet.
L'ACNAW demandera à l'administration de lui transmettre toute information et elle envisagera d'entreprendre une étude ou de donner un avis.
4. La SAB s'est engagée à associer l'ACNAW à une visite que doit lui faire l'ACNUSA et des gestionnaires d'aéroports français intéressés par l'expérience liégeoise.

5.6 Procès-verbal de la rencontre entre l'ACNAW et la BSCA (Société d'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud) - Charleroi, le 20 décembre 2007

L'ACNAW est accueillie par Monsieur Pierre Fernemont, Directeur de la communication. Celui-ci présente successivement les points suivants.

5.6.1 Perspectives de développement de la plateforme aéroportuaire

a) Stratégie de développement

Le Conseil d'Administration de la BSCA a récemment validé un plan stratégique de développement. Celui-ci prévoit 5 millions de passagers à l'horizon 2010-2012, en misant (grâce à l'attractivité du nouveau terminal) sur le développement des activités de son client principal (Ryanair) et l'arrivée de nouvelles compagnies (objectif de 500 000 passagers additionnels).

La première étape de ce développement est l'implantation prévue le 5 mars 2008, d'un cinquième avion basé de Ryanair.

b) Nouvelles infrastructures

Nouvelle aérogare

La nouvelle aérogare devrait attirer de nouvelles compagnies à Charleroi (compagnies low-cost et tours opérateurs disposant de leur propre flotte). Le public ciblé est également sensible à l'absence de redevance passager à Charleroi (alors qu'elle est de 28 euros à Bruxelles).

L'implantation de la nouvelle aérogare permettra à terme deux extensions portant la capacité d'accueil à 8 millions de passagers par an.

Allongement de la piste à 3200 mètres

L'étude d'incidence commanditée par la SOWAER est en cours et devrait être finalisée en février 2008.

Cet allongement devrait être réalisé en 2010 et permettra de proposer des destinations plus lointaines (pays méditerranéens dans un premier temps, vols transatlantiques à plus long terme ?).

D'autres opérateurs devraient être attirés par les perspectives de développement offertes par l'allongement de la piste.

Taxiway nord

Les modifications apportées au taxiway nord visent la mise en conformité par rapport à l'Annexe 14 de l'OACI.

Tour de contrôle

La tour de contrôle actuelle est considérée comme obsolète (elle constitue par ailleurs un obstacle selon les normes de l'OACI) et devrait être remplacée par une nouvelle construction.

Ancienne aérogare

Actuellement, aucun projet concret n'est envisagé pour l'ancienne aérogare. Elle pourrait toutefois être utilisée pour l'aviation générale et comme local d'urgence.

ILS Cat III

Cet équipement est indispensable pour garantir une meilleure qualité de service (opérations par temps de brouillard notamment). Actuellement, Ryanair l'impose à ses nouveaux partenaires. Il devrait être effectif pour le printemps ou l'été 2009.

c) Trafic passagers

Pour 2007, l'aéroport a enregistré 2 450 000 passagers, dont 250 000 à 300 000 sont des clients de WIZZAIR et de JET4YOU

d) Compagnies – nouveaux opérateurs

Ryanair

Ryanair fonctionne sur le modèle « point à point ». Il n'y a pas de transit organisé.

Ryanair lance régulièrement de nouvelles destinations mais cesse l'exploitation de celles-ci si la rentabilité n'est pas au rendez-vous. Au départ de Charleroi, ce sont les destinations vers le sud qui sont le plus prisées.

Lors de son implantation à Charleroi, la plupart des destinations étaient à moins de 2 heures de vol. Actuellement, certaines d'entre elles sont à près de 3 heures et cette tendance, facilitée par le prochain allongement de la piste, devrait se poursuivre à l'avenir.

Lors de son implantation, Ryanair s'est engagé à renouveler sa flotte afin d'opérer au moyen d'avions plus performants sur le plan acoustique. Cet objectif est aujourd'hui atteint car tous les appareils de Ryanair opérant à Charleroi sont des Boeing 737-800.

WIZZAIR

Cette compagnie vole vers la Pologne et la Hongrie et proposera dès février 2008 des vols vers la Roumanie.

Elle fonctionne sur le même modèle économique que Ryanair, et opère avec des Airbus 320.

JET4YOU

Cette compagnie effectue des vols vers Casablanca. Elle opère avec des Boeing 737-400 et souhaite augmenter à terme son activité à Charleroi.

e) Emplois

Actuellement, la société BSCA emploie 300 personnes (contre 50 en 2001). Il n'existe aucun recensement complet de l'emploi sur le site. A terme, 1200 à 1300 emplois sont attendus dans le nouveau terminal.

5.6.2 Communication avec les riverains

Il apparaît que, depuis plusieurs années, les relations entre l'aéroport et l'association de riverains ARACH sont conflictuelles.

Il semblerait que, dans sa majorité, la population voisine de l'aéroport entretienne toutefois une relation qualifiée de plus positive avec celui-ci. Cette relation est supportée par l'impact médiatique de l'aéroport et l'emploi que son développement génère.

Au début de ses activités (1998), l'aéroport était en charge des relations avec les riverains. Actuellement, la communication avec les riverains est du ressort de la SOWAER. Aussi l'aéroport n'entreprind-il aucune action structurée en ce sens.

Dans le passé, trois ou quatre bulletins d'information (sans contenu environnemental) ont été distribués à 300 000 exemplaires. Les gestionnaires aéroportuaires participent également à la promotion de l'aéroport dans les cercles économiques de la région.

Le site internet de l'aéroport est à l'usage de ses passagers. Lors de sa révision prévue en 2008, il n'est pas exclu d'y ajouter un volet environnement et communication. A l'heure actuelle, très peu de plaintes parviennent à l'aéroport via l'adresse de courriel figurant sur son site.

5.6.3 Politique environnementale d'exploitation

a) Mesures d'encadrement

Restrictions d'exploitation

Selon les responsables aéroportuaires, la notion « d'avion basé » était essentielle au bon fonctionnement de l'aéroport. Selon eux, il n'y a pas d'abus car 99 % des arrivées après 23 heures sont justifiées par des raisons indépendantes de la compagnie.

Quota-count

Le quota-count a été adapté afin de pouvoir accueillir plus d'avions basés. Les infrastructures au sol permettent d'accueillir 10 avions basés, mais à moyen terme, seuls 5 ou 6 avions basés sont attendus. Chaque avion basé représente 400 000 passagers par an (auxquels il faut ajouter les passagers qui voyagent sur les avions non basés).

L'aéroport refuse l'accès aux compagnies qui utilisent des avions trop bruyants.

b) Mesures d'accompagnement

Ces mesures sont du ressort de la SOWAER.

5.6.4 Divers

Afin de minimiser les arrivées tardives, il serait intéressant que les premiers départs du matin soient aussi proches que possible de 06 heures 30.

Selon les responsables aéroportuaires, cette stratégie se heurte à la nécessité de prévoir dix minutes entre chaque départ afin d'organiser l'activité des équipes au sol.

L'ouverture de l'aéroport 24 heures sur 24 n'est pas souhaitée pour une raison de coût (maintien de 3 équipes au lieu de 2). En outre, les demandes pour des vols européens en pleine nuit restent marginales. Par contre, l'aéroport souhaiterait un régime d'exception pour certains cas particuliers (exemple : vols retours de supporters lors de compétitions sportives internationales).

Pour la nouvelle aérogare, une attention particulière a été portée à la gestion de l'environnement (eaux usées, déchets).

5.7 Propositions de l'ACNAW du 06 octobre 2007 en matière de communication à destination des riverains des plateformes aéroportuaires

Le présent document répond à une demande du Ministre André Antoine relative à la communication à destination des riverains des plateformes aéroportuaires wallonnes.

Les propositions formulées par l'Autorité font suite à une première analyse intitulée « Stratégie de communication – Recommandations » établie par l'Autorité le 24 novembre 2005 en réponse à une demande antérieure du Ministre André Antoine. Ces deux documents témoignent de l'importance qu'accorde l'Autorité à la mise en œuvre d'une politique de communication efficace.

Après avoir rappelé, dans une première section, les ingrédients essentiels de cet avis, le présent document reprend une analyse plus fine du développement aéroportuaire et des divers facteurs susceptibles de l'affecter (en particulier la notion de « capacité environnementale » amenée à compléter la « capacité physique »).

La capacité environnementale d'une plateforme aéroportuaire est fortement influencée par la relation que celle-ci entretient avec les riverains (telle qu'elle est supportée par la « communication » au sens large) ainsi que par les diverses mesures d'accompagnement et d'encadrement mises en place pour réduire l'effet des nuisances (deuxième section).

Une troisième section propose un relevé succinct des actions environnementales menées par les sociétés de gestion des aéroports (SAB et BSCA) et par la SOWAER.

Sur cette base, et à l'image de pratiques françaises, l'Autorité met en avant l'intérêt d'une charte de l'environnement. Une telle charte se présente sous la forme d'un projet mobilisateur associant tous les partenaires (société de gestion, riverains, organismes de contrôle, compagnies, etc). Les motivations associées à un tel projet sont décrites de même que les phases successives de mise en œuvre (quatrième section). L'Autorité est consciente que la mise en œuvre d'une charte pour l'environnement est un processus qui s'inscrit dans la durée : l'élaboration des chartes françaises a duré 3 ans.

5.7.1 Synthèse des ingrédients clés de notre avis du 24 novembre 2005

Les recommandations formulées dans l'avis de l'Autorité s'articulent sur une analyse de la situation mettant en avant les éléments suivants :

- intérêts a priori divergents des parties en présence (riverains et gestionnaires aéroportuaires) ;
- politique d'aménagement du territoire n'ayant pas anticipé le développement aéroportuaire (absence de servitudes non-aedificandi suffisamment étendues) ;
- définition tardive des politiques d'accompagnement ;
- multiplicité des organes consultatifs et/ou informatifs.

L'analyse de l'Autorité fait également état d'un préalable à toute action de communication d'envergure, à savoir une bonne connaissance du public auquel elle doit s'adresser (riverains et autorités des communes voisines de l'aéroport). Cette enquête vise, en particulier, à mieux cerner les préoccupations et les attentes des riverains.

Enfin l'Autorité a formulé un certain nombre de recommandations relatives à la stratégie de communication à déployer sur les aéroports wallons (qui doit communiquer ? que faut-il communiquer ? quels moyens de communication ?).

Les considérations mises en avant dans l'avis de novembre 2005 ont une portée générale et restent donc valables dans le présent contexte. En particulier, l'énumération d'autres moyens permettant d'entretenir une image positive de la plateforme aéroportuaire évoque l'intérêt d'une charte de l'environnement aéroportuaire. Cette suggestion est plus particulièrement développée ci-dessous.

5.7.2 Contexte particulier dans lequel s'inscrit le développement aéroportuaire

Le développement des plateformes aéroportuaires wallonnes répond à une volonté politique de redéploiement économique des deux bassins industriels de Liège et Charleroi. Cette stratégie a conduit à la création d'emplois (directs, indirects et induits) particulièrement bienvenus dans un contexte marqué par la restructuration des activités économiques de ces deux bassins. L'exploitation des deux sites aéroportuaires s'accompagne toutefois de nuisances (de diverses natures) essentiellement subies par les riverains. Les nuisances sonores sont plus particulièrement visées ici dans la mesure où elles peuvent affecter de manière significative la qualité de vie.

Il apparaît que le développement rapide des deux plateformes (autrefois en léthargie) a conduit à des relations parfois difficiles entre les autorités aéroportuaires et les riverains. Cette situation n'est pas spécifique aux aéroports wallons. Elle illustre toutefois l'extrême sensibilité des riverains aux facteurs susceptibles de dégrader leur qualité de vie.

De multiples études montrent que la capacité d'un aéroport est fixée par des facteurs physiques (nombre de pistes, infrastructures, etc.) mais aussi (et de plus en plus fréquemment) par des facteurs environnementaux.

Dans ce cadre, le développement durable de l'activité aéroportuaire requiert la mise en œuvre de mesures adaptées (mesures d'accompagnement, restrictions d'exploitation) ainsi que le recours à une politique de communication ambitieuse, fondée sur un principe de transparence et articulée sur un projet mobilisateur.

A cet égard, il convient d'examiner (Figure 1) les quatre générations de pratiques environnementales répertoriées par Lochard [1].

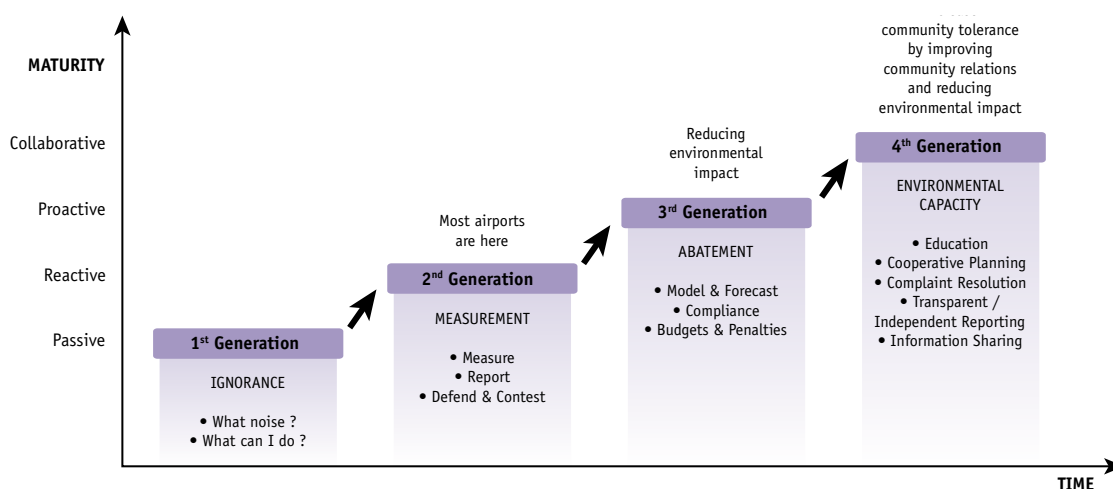


Figure 1 : Evolution des pratiques environnementales aéroportuaires (d'après Lochard (1)).

La première génération fut celle de l'ignorance (le bruit y était présenté comme une conséquence inévitable de la présence d'un aéroport). Le nombre de mouvements était réduit mais les niveaux de bruit associés à chaque mouvement étaient élevés. La gêne globale restait admissible.

La deuxième génération a consisté (en réaction aux plaintes des riverains suite à l'augmentation du trafic) à mesurer les niveaux de bruit et à annoncer une amélioration progressive de la situation résultant essentiellement de progrès techniques. Le recours systématique à des métriques acoustiques complexes (indicateurs de bruit, procédures d'évaluation) n'a pas facilité la relation entre les autorités aéroportuaires et les riverains. Beaucoup d'aéroports ont pris conscience à ce moment que leur capacité future de croissance serait tôt ou tard limitée par les contraintes environnementales.

La troisième génération a consisté à réduire l'impact environnemental en mettant en place des plans d'exposition au bruit, des mesures d'accompagnement (rachat et isolation) et d'encadrement (conditions d'exploitation).

Une politique de sanctions accompagne cette stratégie. Les aéroports wallons se positionnent dans cette troisième génération, à l'exception de la politique de sanctions.

La quatrième génération de pratiques environnementales devrait privilégier une amélioration de la capacité environnementale des aéroports. Cette stratégie repose sur un accroissement de la tolérance des riverains via une réduction des nuisances environnementales et le développement de meilleures relations avec ceux-ci.

La maîtrise des nuisances dans le respect du développement durable de l'activité aéroportuaire et des riverains constitue dès lors un enjeu majeur pour toutes les parties concernées (exploitants aéroportuaire, pouvoirs locaux, compagnies et riverains).

Le présent document a pour but de préciser en quoi une charte de qualité de l'environnement est de nature à dynamiser le partenariat entre ces acteurs en définissant des engagements forts et des actions concrètes pour maîtriser et réduire les nuisances.

5.7.3 Revue de la situation actuelle en Wallonie au 30 septembre 2007

5.7.3.1 SAB

La SAB (Société de Gestion et de Promotion de Liege Airport) a constitué, dès 2001, un service environnement afin de mieux appréhender les divers aspects environnementaux concernés par l'exploitation de la plateforme. En 2002, la SAB met en oeuvre les bases d'un système de management environnemental basé sur la norme ISO 14001. Dans ce cadre, une politique environnementale est définie (programmes environnementaux, procédures, etc.) afin d'assurer une gestion cohérente des impacts environnementaux (gestion des déchets, des eaux et de l'air). En 2003, le système de gestion environnemental est certifié selon les normes ISO 14001.

Le premier bilan environnemental est publié comme prévu dans le volet communication de la démarche de management environnemental. Cette publication doit, en principe, être renouvelée chaque année afin d'améliorer la communication vers l'extérieur. En 2004, un premier audit de suivi ISO 14001 est réalisé et constate une amélioration des résultats. En 2006, le système de management environnemental est révisé, afin d'y intégrer les améliorations réalisées depuis le lancement de la démarche et de l'adapter à la nouvelle norme ISO 14001 version 2004. Cette nouvelle version étend le périmètre de la norme aux activités, produits et services. Ainsi, depuis 2001, la SAB est proactive en matière environnementale et cherche à communiquer à ce propos via ses bilans environnementaux (qu'elle s'est engagée à publier annuellement dès 2003). Les initiatives émanent de la SAB qui cherche à entraîner tous les acteurs présents sur la plateforme.

5.7.3.2 BSCA

Le site internet de BSCA (Brussels South Charleroi Airport) comporte un onglet « environnement ». La page qui y est attachée mentionne la place importante occupée par l'environnement et le respect du cadre de vie dans le développement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud. La SOWAER et son rôle y sont également brièvement évoqués. Il semblerait toutefois qu'aucune action au niveau environnemental n'est engagée sur l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

5.7.3.3 SOWAER

La SOWAER est, depuis 2002, en charge de la communication avec les riverains (AGW du 29 novembre 2001). Le site internet de la SOWAER comporte surtout des informations relatives au domaine immobilier dans le cadre des mesures d'accompagnement. Les informations environnementales annoncées n'y figurent pas. Le site ne contient aucun rapport des réunions des comités de concertation pour l'environnement

dont la mise en place en 2001 est mentionnée. Les dossiers téléchargeables disponibles sur le site SOWAER sont assez anciens (2004 et 2005). Il ne semble donc pas y avoir de mises à jour régulières.

La section « Infos riverains » précise que dans le cadre des missions relatives à l'environnement confiées par le Gouvernement Wallon, la SOWAER élabore mensuellement un rapport environnemental visant à suivre, notamment, l'évolution des dossiers relatifs aux mesures d'accompagnement (acquisition, insonorisation, ...), mais également les plaintes et demandes d'informations reçues ainsi que les activités menées par la SOWAER sur le plan environnemental.

Il convient toutefois de remarquer que dans les trois rapports environnementaux accessibles sur le site (septembre, octobre et novembre 2005), on ne trouve aucune information relative aux plaintes et demandes d'informations, et que les activités environnementales décrites se limitent au suivi de l'état d'avancement des procédures d'insonorisation des immeubles.

Par ailleurs, des périodiques d'information destinés aux riverains des aéroports de Liège et Charleroi ont été publiés en juin 2005. Il en existe neuf versions différentes pour Liège et quatre versions pour Charleroi. Le texte est identique pour les treize versions (relevé des aides à l'insonorisation), la différence se situant au niveau de la carte intérieure spécifique à chaque commune faisant partie des zones du plan d'exposition au bruit. Ces périodiques d'information ne sont pas disponibles en version électronique sur le site internet de la SOWAER.

5.7.3.4 Conclusions

Les politiques environnementales et les stratégies de communication sont très différentes sur les deux plateformes. Il semble que la redistribution de certaines compétences (notamment celle de la communication avec les riverains reprise par la SOWAER depuis 2002) ne joue pas dans le sens d'une plus grande efficacité. La communication telle qu'elle est organisée par la SOWAER au travers de Serinfo est essentiellement concentrée sur le volet « mesures d'accompagnement » et ne rencontre qu'en partie les préoccupations des riverains. On peut dès lors déplorer l'absence d'une véritable stratégie de la communication s'appuyant sur un projet environnemental concret.

5.7.4 Charte de l'environnement

5.7.4.1 Motivations et objectifs poursuivis

La mise en place d'une charte s'articule sur les motivations suivantes :

- Associer les partenaires aéroportuaires dans un projet visant à garantir une gestion harmonieuse prenant en compte les nécessités économiques et les nuisances subies par les riverains.
- Privilégier une approche volontariste de la maîtrise des nuisances dans la concertation et la recherche d'un consensus (en prenant en compte les attentes et les contraintes des partenaires).
- Mettre en place un dialogue permanent et constructif (transparence).
- Assurer le suivi des engagements pris et opérer les actualisations requises.

5.7.4.2 Phases de mise en place d'une charte de l'environnement

La mise en place d'une charte de qualité de l'environnement requiert plusieurs phases. Celles-ci sont nécessitées par la multiplicité des acteurs concernés et leurs intérêts a priori divergents. Suivant l'exemple français, il nous apparaît fondamental d'organiser la mise en place d'une charte en plusieurs étapes :

• Etape 1

Sensibilisation et information: Les partenaires doivent disposer de références communes et utiliser un vocabulaire commun. Par ailleurs, les réunions supportant cette première étape doivent favoriser la prise en compte du point de vue de chacun. L'intervention de professionnels et de personnes extérieures est recommandée.

• Etape 2

Travail de réflexion: La diversité des thèmes alimentant un projet de charte requiert la création de groupes de réflexion. En ce qui concerne les nuisances sonores, ceux-ci pourraient s'articuler autour des pôles suivants : (1) mouvements aériens et procédures, (2) aménagement du territoire, (3) mesure et contrôle

du bruit et (4) information, suivi de la charte et communication. Le travail de ces groupes de réflexion devrait être marqué par une approche volontariste de la maîtrise des nuisances dans la concertation et la recherche d'un consensus.

• Etape 3

Elaboration d'un projet de charte: Un tel projet devrait être élaboré par un comité restreint composé de représentants des acteurs concernés et présenté/discuté en séance plénière.

• Etape 4

Rédaction de la charte: La charte doit comporter un ensemble d'actions concrètes qui peuvent être regroupées en un nombre limité d'axes tels que l'évaluation du bruit, la maîtrise du bruit, la prévention et le traitement de la gêne sonore, le management environnemental, l'information et la concertation. La charte doit être signée par les partenaires qui l'ont approuvée.

Il importe de noter que la charte de qualité de l'environnement peut intégrer d'autres aspects que le bruit : l'air, les eaux de surface, la pollution des sols, les déchets, la faune et la flore, etc.

5.7.4.3 Composition du comité accompagnant l'élaboration de la charte

Ce comité devrait comprendre des représentants des associations de riverains, des communes concernées, des usagers de l'aéroport (compagnies aériennes, pilotes), des exploitants de l'aéroport, les services publics concernés et les organismes de contrôle aérien.

La gestion de ce comité devrait reposer sur une personne soucieuse de garantir un dialogue pérenne et constructif entre les différents partenaires. La capacité de coordination et la disponibilité de cette personne, jouent un rôle central dans ce processus.

Par ailleurs, la charte doit comprendre un plan d'actions précises avec, pour chacune d'elles, un 'pilote' et des partenaires bien identifiés ainsi qu'un calendrier de mise en oeuvre.

L'accessibilité du document matérialisant la charte est essentielle : elle constitue un élément clef de la transparence de l'information et doit dès lors permettre la compréhension de la nature, de la portée et du contexte des engagements pris.

Afin de garantir le respect de cet objectif, il est recommandé de la scinder en trois parties (cfr références (2), (3) et (4)) :

- partie 1: le contexte d'élaboration de la charte: description des enjeux, fourniture des données historiques, économiques ou légales prises en compte dans son élaboration et méthodologie de travail adoptée par les acteurs ;
- partie 2: les engagements et actions prévues et un calendrier prévisionnel de mise en place ;
- partie 3: toutes les informations utiles à la compréhension de la charte (description des termes techniques, textes législatifs, membres des comités et/ou commissions constitués).

Le suivi de la charte et son actualisation éventuelle requièrent également la mise en place d'un comité ad hoc.

Enfin le volet 'communication' est essentiel: La charte adoptée doit être largement diffusée. Dans un souci de transparence, les avis individuels des partenaires de la charte méritent d'être diffusés (qu'ils soient ou non signataires de celle-ci).

Les bulletins d'information jouent un rôle important dans le processus de communication.

A cet égard, l'examen des bulletins d'information de quelques aéroports français (Strasbourg-Entzheim, Paris, Toulouse, références (5), (6), (7) et (8)) est instructif :

- Les bulletins d'information sont habituellement signés par un représentant des pouvoirs publics et un représentant de la plateforme aéroportuaire. Cette disposition indique un engagement fort des pouvoirs publics (garants de la situation des riverains) et des exploitants aéroportuaires dans la recherche de solutions visant à garantir un développement durable.
- Les informations sont publiées sous forme de bilans (nombre de mouvements par piste, répartition

par tranche horaire, mesures de bruit) et font état de tous les évènements non conformes aux règles et procédures applicables. On retrouve en particulier un relevé des vols exceptionnels de nuit (vols sanitaires par exemple), des mouvements en sens inversé ainsi que des statistiques sur le non-respect des trajectoires ou des niveaux de bruit au sol.

- Ces documents se veulent également informatifs à propos des mesures d'accompagnement dont peuvent bénéficier les riverains.
- Ils visent aussi à informer les riverains de l'activité aéroportuaire (présentation des divers métiers présents sur la plateforme) ou des projets de développement. Les bulletins comportent également un volet didactique (présentation de notions relatives au bruit, aux avions, etc).
- On notera enfin la régularité de production et la grande accessibilité de ces bulletins d'information (consulter à titre d'exemple la page suivante : <http://environnement.toulouse.aeroport.fr/fr/pageEdito.asp,UIDcNode,31643080,UIDcRoot,BEE600D6,IDPAGE,425.rwi.html>).

Références

- (1) « 4th generation aviation environment capacity management », White Paper, Lochard, Janvier 2004 (<http://www.lochard.com>)
- (2) Charte de qualité de l'environnement, Aéroport Toulouse-Blagnac, Contexte d'élaboration de la charte, 2002. (http://www.toulouse.aeroport.fr/upload/pagesEdito/fichiers/charte_contexte_elaboration.pdf)
- (3) Charte de qualité de l'environnement, Aéroport Toulouse-Blagnac, Les engagements pris, 2002. (http://www.toulouse.aeroport.fr/upload/pagesEdito/fichiers/charte_engagements_pris.pdf).
- (4) Charte de qualité de l'environnement, Aéroport Toulouse-Blagnac, Annexes, 2002. (http://www.toulouse.aeroport.fr/upload/pagesEdito/fichiers/charte_annexe.pdf).
- (5) Cinq sur cinq, Lettre aux riverains de l'aéroport Toulouse-Blagnac, Numéro 5, Mai 2003. (http://environnement.toulouse.aeroport.fr/upload/pagesEdito/fichiers/5-Cinq_sur_Cinq_mai-2003.pdf).
- (6) Témoin, Les indicateurs environnementaux de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, Aéroport de Toulouse-Blagnac, 1^{er} Trimestre 2004.
- (7) Symbiose, Bulletin d'information mensuel, Aéroport de Strasbourg-Entzheim, Numéro 26, Mai 2004. (http://www.strasbourg.aeroport.fr/pdf/environnement/SYMBIOSE_mai_2004.pdf).
- (8) Entre voisins, Magazine pour les riverains d'aéroports de Paris, Aéroports de Paris, Numéro 57, Avril-Mai 2003.

5.8 Compte rendu de la rencontre entre l'ACNAW et l'ACNUSA le 10 mai 2007

La délégation de l'ACNUSA est composée de :

- Madame Patricia Lemoyne de Forges, Présidente ;
- Madame Monique Vernet, physiologiste à l'Institut National des Transports et de leur Sécurité - ingénieur de recherche en ergonomie acoustique ;
- Monsieur Jean-Pierre Camoin, médecin - ancien sénateur ;
- Monsieur Jean-Pierre Musso, Préfet hors-cadre - Inspecteur général de l'administration ;
- Monsieur Philippe Lepoutre, responsable du pôle technique.

Après un tour de table de présentation de chacun des participants, le Président de l'ACNAW présente les différents thèmes que l'ACNAW souhaite aborder au cours de cette rencontre :

1. le cadre législatif et réglementaire de la politique environnementale aéroportuaire en France ;
2. les mesures d'accompagnement des riverains ;
3. le système de sanctions.

5.8.1 Cadre législatif et réglementaire de la politique environnementale aéroportuaire en France

Pour ce qui concerne les grands aéroports, il existe soit des chartes pour l'environnement, soit des codes de bonne conduite. C'est le cas notamment des aéroports de Nice, Marseille, Strasbourg et Nantes.

A titre d'exemple, Marseille ne dispose pas de charte pour l'environnement, mais bien d'un code de bonne conduite lequel n'est pas signé par les riverains mais représente un engagement des professionnels (aéroport, compagnies, DGAC...).

Dans ce cadre, il s'agit principalement d'initiative locale et l'ACNUSA joue essentiellement un rôle de contrôle des engagements pris par les parties. Par contre, l'ACNUSA est particulièrement attentive à l'élaboration des textes législatifs qui permettent des limitations en terme de type d'appareil, d'horaires,...

Sur les plateformes plus importantes, ces textes donnent lieu à des arrêtés.

Les chartes sont des initiatives des plateformes aéroportuaires et sont plus ou moins semblables pour chaque aéroport.

L'élaboration de la charte est le résultat de réunions et de négociations entre les riverains et les gestionnaires d'aéroports; les bases du contenu des chartes étant préparées lors des réunions des commissions consultatives pour l'environnement.

La charte est en général bien respectée (l'aéroport de Nice est cité à titre d'exemple comme aéroport modèle).

Les gestionnaires des aéroports sont généralement à l'initiative des chartes et des codes de bonne conduite. Sous la pression des riverains, les gestionnaires ont pris conscience des nuisances sonores subies par les riverains, de même, les riverains sont tout à fait conscients que l'aéroport est source d'emplois pour leur région.

Un des premiers objectifs de l'ACNUSA, par ailleurs atteint aujourd'hui, visait que chaque intervenant parle de la même chose. Une échelle de mesure des nuisances a été créée afin de pouvoir les objectiver. Cette échelle fait référence à des normes et à des instruments de mesures.

L'ACNUSA a également développé des systèmes d'information à l'attention des riverains (espace riverains, Internet...).

La loi instituant l'ACNUSA charge cette dernière de la mise en place d'un système de monitoring. Ce qui est mesuré par le système doit servir de base à l'information du public.

Cette mission est actuellement pleinement réalisée mais l'ACNUSA va plus loin en formulant un certain nombre de recommandations.

Interrogée sur la prise en compte des aspects environnementaux par la Direction Générale de l'Aviation Civile française (DGAC), l'ACNUSA signale que la DGAC a pris réellement conscience des missions qu'elle pouvait jouer en matière d'environnement (exemple : trouver de meilleures trajectoires). Elle a, par ailleurs, créé en son sein une division « environnement ».

De par la volonté du pouvoir politique, l'environnement fait aujourd'hui partie des priorités de la DGAC.

Alors qu'il y a quelques années, les priorités étaient :

1. la sécurité,
2. la capacité,

dès la création de l'ACNUSA, l'environnement s'est placé en troisième position.

Aujourd'hui, cela représente un effet positif majeur, l'environnement se situe en deuxième position dans les priorités de la DGAC.

L'ACNUSA collabore étroitement avec la DGAC et intervient dans les formations des contrôleurs aériens et, dans une moindre mesure, dans celle des pilotes.

5.8.2 Mesures d'accompagnement des riverains (isolation des habitations)

En France, les mesures d'accompagnement des riverains sont financées par les compagnies aériennes via une taxe spéciale. Le montant de la taxe est fonction notamment du type d'appareil.

En France, en effet, les Chapitres II sont interdits et les Chapitres III sont classés en trois catégories, à savoir : les normaux, les bruyants (+ de 5 EpndB) et les très bruyants (+ de 8 EpndB).

Les avions très bruyants sont interdits sur certaines plateformes ou bien encore ne peuvent opérer dans certains créneaux horaires.

La taxation diffère selon les plateformes (exemple : la dernière loi de financement augmente le taux de taxation sur les aéroports d'Orly et de Toulouse).

On a en effet constaté qu'à Orly et Toulouse, les riverains devaient supporter des délais beaucoup trop longs pour voir aboutir leur dossier d'isolation.

D'autre part, les compagnies renouvellent sans cesse leur flotte. Le système de taxation devient insuffisant pour permettre l'isolation de toutes les habitations qui devraient l'être.

Pour l'ACNUSA, le système actuel d'aide à l'insonorisation n'est vraiment pas performant (pas de programmation, pas de devis globaux, dossiers étudiés au cas par cas...).

Il y a, à cet égard, une réelle discrimination entre riverains d'aéroports.

L'ACNUSA pense, à cet égard, qu'il y aurait lieu d'harmoniser la taxe passager au niveau européen.

Il existe, aujourd'hui, l'idée de créer au niveau de l'Europe un échange commercial de droits de pollution sonore.

L'ACNUSA reconnaît toutefois n'avoir eu aucun contact avec la Commission européenne à ce sujet.

L'ACNAW et l'ACNUSA décident de conjuguer leurs efforts pour obtenir des contacts au niveau européen.

La commission consultative pour l'environnement (CCE) en France est l'équivalent du comité de concertation pour l'environnement en Région wallonne.

Pour chaque plateforme aéroportuaire, la CCE est composée de :

- 1/3 des membres représentant les riverains ;
- 1/3 des membres représentant les élus locaux ;
- 1/3 des membres représentant les professions aéronautiques.

La CCE se réunit au minimum deux fois par an.

Toute modification de trajectoire ou construction sur la plateforme est soumise à un vote consultatif.

La CCE remet également un avis sur les plans d'exposition au bruit.

Le bilan est toutefois contrasté selon les plateformes. Il n'existe d'ailleurs pas, à Paris, d'instance de concertation.

5.8.3 Sanctions

Les sanctions sont reprises dans des arrêtés « restrictions » par rapport notamment aux créneaux horaires, aux Chapitres, aux dépassements des normes de bruit et aux volumes de protection environnementaux.

Tout manquement fait l'objet d'un procès-verbal qui est transmis simultanément à l'ACNUSA et à la compagnie. La compagnie dispose d'un mois pour faire part de ses observations à l'ACNUSA. Le dossier passe devant la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN) qui fait une proposition de sanction (maximum : 20 000 €) mais tient toutefois compte des circonstances atténuantes. La proposition est envoyée à la compagnie et à l'ACNUSA. La compagnie peut alors adresser ses observations écrites à l'ACNUSA et les faire valoir.

Finalement, c'est l'ACNUSA qui prononce la sanction.

Cette procédure de sanction n'est pas réellement conforme à la convention européenne des droits de l'homme, plus particulièrement l'article 6, car l'ACNUSA n'entend pas la compagnie avant de sanctionner.

A cet égard, de nombreux recours sont introduits devant le Conseil d'Etat et le contentieux devient de plus en plus important.

Air France détient le record des dossiers contentieux, lesquels concernent principalement le non-respect des créneaux horaires.

L'ACNUSA signale également que la CNPN est particulièrement sévère pour les déviations de trajectoire, à savoir le non-respect du volume de protection environnementale. Elle requiert, en cas d'infraction, des amendes assez conséquentes.

Le montant de ces amendes a encore augmenté ces dernières années, dans la mesure où les compagnies ont une parfaite connaissance de ces textes de loi.

Pour mémoire, la CNPN est composée de :

- 1/3 des membres représentant les administrations ;
- 1/3 des membres représentant les professions aéronautiques ;
- 1/3 des membres représentant les riverains.

La CNPN se réunit une fois par mois, sous la présidence d'un inspecteur de l'aviation civile.

En France, l'autorisation de décollage est donnée par le contrôle aérien. Le contrôle gère les déviations de trajectoire mais ne s'occupe pas du créneau horaire en cas de décollage tardif.

La coordination des horaires est gérée par la COOR qui est un organisme national.

L'ACNUSA rappelle que la mission de sanction lui a été attribuée dès sa création en 1999.

En conclusion :

1. L'ACNAW marque sa volonté de trouver une collaboration entre l'ACNUSA et l'ACNAW au niveau européen ;
2. L'ACNAW demande à être tenue informée des résultats de l'étude de faisabilité relative à une vaste enquête épidémiologique qui sera lancée en France au voisinage des aéroports.

L'ACNAW informe l'ACNUSA qu'elle finalise son site Internet et enverra un message aux Membres de l'ACNUSA dès sa parution.

5.9 Calendrier des réunions

Réunions plénières et plénières extraordinaires

| Date | Objets |
|-----------------|--|
| 13 janvier 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Audition de la SOWAER• Budget et organisation de la circulation des documents au sein de l'ACNAW• Rapport d'activités 2006• Site Internet• Statistiques• Visite de l'aéroport de Nice : préparation |
| 03 février 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Rapport d'activités 2006• Fonctionnement de l'ACNAW• Préparation de la rencontre avec les riverains• Statistiques |
| 09 février 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Site Internet |
| 10 février 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Rencontre avec les associations de riverains |
| 03 mars 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Synthèse de la rencontre avec les riverains• Site Internet• Rapport d'activités 2006• Assistance technique de l'ACNAW• Informatisation des services de l'ACNAW• Budget 2007• Statistiques |
| 20 mars 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Rapport d'activités 2006 |
| 30 mars 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Site Internet• Statistiques |
| 31 mars 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Analyse de la plainte d'un riverain• Rapport d'activités 2006• Assistance technique de l'ACNAW• Equipement de la salle de réunion• Statistiques• Préparation de la rencontre avec l'ACNUSA |
| 16 avril 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Rapport d'activités 2006 |
| 05 mai 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Analyse de la plainte d'un riverain• Rapport d'activités 2006• Principe d'égalité• Mesures d'accompagnement des riverains• Statistiques• Préparation de la rencontre avec l'ACNUSA• Préparation de la rencontre avec la BSCA• Equipement de la salle de réunion |
| 10 mai 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Rencontre avec l'ACNUSA |
| 14 mai 2007 | <ul style="list-style-type: none">• Formation open CMS |

- 07 juin 2007
 - Audition du Directeur MET de l'aéroport de Charleroi
 - Rapport du groupe de travail « communication »
 - Rapport du groupe de travail « statistiques »
 - Règlement d'ordre intérieur
 - Préparation de la rencontre avec la BSCA

- 20 juin 2007
 - Rencontre avec la SAB

- 30 juin 2007
 - Règlement d'ordre intérieur
 - Politique de communication
 - Debriefing de la rencontre avec la SAB

- 08 septembre 2007
 - Statistiques
 - Politique de communication
 - Budget 2008

- 06 octobre 2007
 - Site Internet
 - Rapport du groupe de travail « communication »
 - Rapport du groupe de travail « navigation aérienne »
 - Rapport du groupe de travail « acoustique »
 - Visite de l'aéroport de Manchester : préparation
 - Préparation de la rencontre avec la BSCA
 - Budget 2008

- 10 novembre 2007
 - Site Internet
 - Rapport du groupe de travail « acoustique »
 - Visite de l'aéroport de Manchester : préparation
 - Préparation de la rencontre avec la BSCA

- 23 novembre 2007
 - Site Internet

- 01 décembre 2007
 - Avis sur la proposition de décret modifiant le décret du 23 juin 1994
 - Site Internet
 - Rapport du groupe de travail « communication »
 - Rapport du groupe de travail « acoustique »
 - Préparation de la rencontre avec la BSCA
 - Debriefing de la visite de l'aéroport de Manchester

- 14 décembre 2007
 - Communication et site Internet

- 19 décembre 2007
 - Présentation du site Internet au cabinet du Ministre Antoine

- 20 décembre 2007
 - Rencontre avec la BSCA

Réunions des groupes de travail

| Date | Objets |
|-------------------|--|
| 09 janvier 2007 | • Site Internet |
| 12 janvier 2007 | • Analyse des données statistiques |
| 13 février 2007 | • Rencontre avec le Directeur Général du MET |
| 14 février 2007 | • Avis sur le règlement d'urbanisme • Site Internet |
| 22 février 2007 | • Site Internet |
| 18 avril 2007 | • Analyse des données statistiques |
| 15 mai 2007 | • Avis sur la communication |
| 29 mai 2007 | • Avis sur la communication |
| 30 mai 2007 | • Analyse des données statistiques |
| 29 juin 2007 | • Avis sur la communication |
| 22 août 2007 | • Avis sur la communication |
| 29 août 2007 | • Analyse d'un courrier de riverain • Analyse des statistiques portant sur les mesures d'encadrement |
| 10 septembre 2007 | • Avis sur la communication |
| 13 septembre 2007 | • Site Internet |
| 24 septembre 2007 | • Analyse de la révision des PEB |
| 26 septembre 2007 | • Avis sur la communication |
| 12 octobre 2007 | • Analyse des mesures portant sur le principe d'égalité |
| 06 novembre 2007 | • Site Internet |
| 08 novembre 2007 | • Analyse des mesures portant sur le principe d'égalité |
| 19 novembre 2007 | • Site Internet |
| 29 novembre 2007 | • Vérification du vade-mecum juridique |
| 04 décembre 2007 | • Analyse des mesures portant sur le principe d'égalité • Analyse des offres portant sur l'achat d'un sonomètre |
| 17 décembre 2007 | • Préparation de l'avis relatif au décret du 22 novembre 2007 |

5.10 Avis rendu d'initiative le 05 janvier 2008 sur le Décret du 22 novembre 2007 portant modification du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (MB 07/12/2007)

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

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

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

Contexte

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

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

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

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

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

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

Avis de l'Autorité

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

- La limite de 900 points pour le quota de bruit annuel relatif aux mouvements d'avions basés opérés entre 23 heures et 6 heures 30 est un reliquat de dispositions décrétales antérieures faisant état d'un quota global de 6 000 points pour les mouvements entre 6 heures 30 et 7 heures, ainsi qu'entre 22 heures et 23 heures, complété d'un quota global de 900 points pour les mouvements de nuit.
- Le 15 décembre 2005, le Conseil régional wallon a adopté un décret modifiant les articles 1^{er} bis et 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, ainsi que l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit. Ce décret a conduit à la suppression du quota global de 6 000 points et à la fixation d'une nouvelle valeur de quota maximum par mouvement dans la tranche horaire 6 heures 30 – 7 heures (5 points au lieu de 7 points antérieurement). Le quota global de 900 points pour les mouvements de nuit y est maintenu.

- Le 17 janvier 2006, l'Autorité a attiré l'attention du Gouvernement wallon sur le risque d'augmentation de la gêne sonore engendrée par la suppression du quota global de 6 000 points. Par ailleurs, l'Autorité a également pointé le caractère contraignant du quota global de 900 points relatif aux mouvements d'avions basés entre 23 heures et 6 heures 30 et a estimé que la fixation d'un quota trimestriel ou semestriel était plus indiquée (voir rapport d'activité de l'ACNAW 2005, pages 73 à 79).

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

L'Autorité formule les commentaires suivants :

- Le décret du 22 novembre 2007 consacre la suppression du quota global annuel de 900 points et lui substitue un quota annuel par opérateur calculé sur base d'une moyenne de 0.616 points par jour et par avion basé.
- L'Autorité constate que cette disposition conduit à un quota annuel de 900 points dans l'hypothèse de quatre avions basés ($900 \text{ points/an} = 0.616 \text{ points/jour et avion basé} \times 365 \text{ jours/an} \times 4 \text{ avions basés}$). A trafic égal, le décret conduirait donc au statu quo en ce qui concerne le quota global de bruit annuel.
- Cependant la mise en œuvre du facteur R dans la formule proposée pour le calcul du nombre de points entraîne, dans les faits, des pénalités réduites pour les atterrissages ayant lieu avec un retard inférieur à 30 minutes (arrivée entre 23 heures et 23 heures 30). Si tous les avions basés arrivent dans ce créneau, le nombre d'atterrissages annuels peut augmenter de manière significative à nombre de points égal par rapport à la situation prévalant avant l'application du décret.
- Le décret ne prévoit aucune limite en ce qui concerne le nombre d'opérateurs et le nombre d'avions basés. Il en résulte que le quota global de bruit annuel n'est plus borné supérieurement. Ainsi le cinquième avion basé de l'opérateur principal actuel conduira à un quota global annuel de 1125 points. Ultérieurement, tout ajout d'un avion basé (de cet opérateur ou de tout autre opérateur) se soldera par un accroissement de 225 points du quota global de bruit annuel.
- Par ailleurs, formellement parlant, l'Autorité relève que le souhait d'autoriser un plus grand nombre d'avions basés ne devrait pas mener à une révision du quota de bruit dès l'instant où ceux-ci atterrissent effectivement avant 23 heures.
- Le système de quota de bruit (ou quota-count) fait partie des mesures d'encadrement mises en place sur de nombreuses plateformes aéroportuaires (Londres, Roissy, Amsterdam, Francfort et Manchester, par exemple). Le système vise habituellement à définir une enveloppe globale de bruit pour l'ensemble des mouvements de nuit et à fixer, en outre, le respect d'un quota maximum par mouvement durant certaines tranches horaires de la nuit. Il convient de remarquer que le quota global de bruit peut être fixé de manière différenciée pour la saison d'hiver et la saison d'été et correspond habituellement à une enveloppe globale (tous opérateurs confondus) fixée pour une période plus ou moins longue dans le cadre d'une planification globale des mesures environnementales.
- En supprimant cette enveloppe maximum et en lui substituant une enveloppe par avion basé, le Gouvernement wallon opte pour une solution qui ne suit pas les pratiques internationales en la matière. La définition d'une protection environnementale satisfaisante ne saurait se contenter d'une valeur limite de quota par avion basé. La fixation d'un quota global maximum est mieux à même d'assurer cette protection.
- L'article 2 du décret précise les modalités de calcul du nombre de points associé à chaque atterrissage d'avion basé en exploitant le niveau EPNdB au point d'approche de la procédure de certification acoustique. Cette formule se singularise par la mise en place d'un coefficient R destiné à pondérer la nuisance découlant de l'heure d'arrivée de l'avion. La valeur du coefficient R est fixée par l'heure d'atterrissage.
- La prise en compte d'un coefficient de pondération dépendant de l'heure d'arrivée de l'aéronef peut être jugée positivement. Une arrivée en pleine nuit est, en effet, plus pénalisante qu'une arrivée quelques minutes après 23 heures. Cependant, pour conserver les pénalités en l'état où elles étaient avant application du décret, il eut convenu d'adopter systématiquement un coefficient R supérieur ou égal à 1.
- L'Autorité constate que la disposition de l'article 2 ne suit pas, au niveau de la forme, les pratiques internationales basées sur l'association de chaque aéronef à une classe de bruit particulière.

- Par ailleurs, l'Autorité relève le manque de lisibilité de la disposition fixant la valeur du coefficient R. N'eut-il pas été plus indiqué de mentionner, à titre d'exemple, une valeur de 0.3 pour un atterrissage entre 23 heures et 23 heures 15 ou un atterrissage entre 6 heures et 6 heures 30 plutôt que pour un atterrissage compris entre 0 et 15 minutes après 23 heures et pour un atterrissage compris entre 421 et 450 minutes après 23 heures ?

Conclusions

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

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

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

5.11 Avis N° GW/2007/1 rendu le 31 mars 2007 relatif au règlement urbanistique sur la qualité acoustique des constructions – champ d'application

Contexte

Le 03 juin 2004, le Gouvernement wallon a adopté le règlement urbanistique sur la qualité acoustique des constructions. Celui-ci impose, pour les constructions, transformations ou modifications de la destination d'habitations, d'écoles et de bibliothèques situées dans les zones des PEB et PDLT (et postérieures à l'entrée en vigueur des arrêtés délimitant ces zones), le respect de 55 dB(A) dans les pièces de jour.

Dans sa lettre datée du 29 janvier 2007, le Ministre en charge de la politique aéroportuaire sollicite l'avis de l'ACNAW sur l'opportunité d'étendre ce règlement aux immeubles de bureau.

Rappelons que la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit stipule en son art. 1^{er} bis. § 5, dans les zones A', B' et C' du PEB, et en dehors de la zone A du PDLT, les pièces de jour doivent être isolées de manière à respecter le niveau intérieur de $L_{Amax} = 55$ dB(A).

Analyse en regard des publications de l'O.M.S. (Organisation Mondiale de la Santé)

Dans son document « Guidelines for community noise » édité en 1999, l'O.M.S. décrit le problème des interférences du bruit avec la communication parlée. Ces interférences génèrent « fatigue, incertitude et manque de confiance en soi, irritation, incompréhension, diminution de la capacité de travail, ... ». Il y est également indiqué qu'en élevant la voix, les messages parlés peuvent être intelligibles à 100%, dès lors que le niveau du bruit ne dépasse pas 55 dB(A).

La limite supérieure de bruit de 55 dB(A) imposée par la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit va dans le même sens que cette recommandation. Il convient de remarquer que les tâches professionnelles couramment effectuées dans un immeuble de bureau ne sont pas explicitement mentionnées dans cette description de l'O.M.S. Elles n'en sont pas non plus exclues, puisque l'on y signale clairement le risque de diminution de la capacité de travail.

Cette limite de 55 dB(A) n'est cependant pas reprise telle quelle dans les valeurs guides de l'O.M.S., publiées dans le même document. En effet, l'interférence avec la communication parlée n'intervient spécifiquement que dans la valeur limite proposée pour les habitations et les écoles, à savoir 35 dB(A) en niveau équivalent $L_{Aeq,16h}$ (la période de référence de 16h incluant la journée et la soirée).

Dans ces « Guidelines for community noise », l'O.M.S. analyse en outre les effets du bruit sur la performance. Il y est constaté que le bruit peut provoquer des déficiences et augmenter le nombre d'erreurs dans le travail, que le bruit peut distraire, entraînant la diminution des performances à caractère cognitif : lecture, attention, résolution de problèmes, mémorisation ... à savoir des facultés normalement sollicitées dans l'apprentissage, mais aussi dans le travail de bureau.

Aucune valeur limite n'est cependant spécifiée concernant l'effet du bruit sur la performance.

Analyse en regard des normes belges relatives à l'isolation acoustique

La norme belge NBN S 01-401 (2^e édition, novembre 1987), intitulée « Acoustique : Valeurs limites des niveaux de bruit en vue d'éviter l'inconfort dans les bâtiments », définit les niveaux de bruit maximaux dans certains locaux, fenêtres fermées, en fonction de leur destination.

Le domaine d'application inclut les immeubles à usage de bureaux, à condition qu'ils ne soient pas adjacents ou à l'intérieur d'un hall industriel.

Selon cette norme, les bruits en provenance de l'extérieur doivent être limités comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

| Destination du local | Catégorie 1 | Catégorie 2 | Catégorie 3 | Catégorie 4 |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Locaux de séjour (habitations) | 30 | 35 | 40 | 45 |
| Salles de cours et d'étude (écoles) | 30 | 35 | 40 | 45 |
| Bibliothèque (écoles) | 30 | 30 | 35 | 40 |
| Bureau/ Direction | 30 | 35 | 40 | 45 |
| Bureau/ Cadres | 35 | 40 | 45 | 50 |
| Bureau/ Courant | 40 | 45 | 50 | 55 |

Tableau 1 : Valeurs limites **exprimées en niveaux équivalents** et en dB(A), à respecter dans certains locaux (source : NBN S01-401).

Les catégories correspondent à des environnements extérieurs de plus en plus bruyants. Ainsi :

- La catégorie 4 est définie par un niveau extérieur équivalent $L_{Aeq} > 75$ dB(A).
- La catégorie 3 est définie par un niveau extérieur équivalent compris entre 65 et 75 dB(A).
- La catégorie 2 est définie par un niveau extérieur équivalent compris entre 55 et 65 dB(A).
- La catégorie 1 est définie par un niveau extérieur équivalent inférieur ou égal à 55 dB(A).

Or, les zones du PEB sont définies à partir de l'indice L_{den} , et non du niveau équivalent L_{Aeq} . De plus, les valeurs limites de zones ne tiennent compte que du bruit particulier des activités aéroportuaires, et n'incluent donc pas les autres sources de bruit éventuelles (autoroutes, ...).

Par conséquent, il est difficile d'élaborer un lien précis entre les catégories et les définitions des zones du PEB.

Par contre, la norme NBN S01-401 signale que l'on peut « tenir compte du bruit des avions en attribuant la catégorie 3 ou 4 ».

Indépendamment du classement en catégories, on constate que la norme incite à limiter le niveau de bruit à l'intérieur des immeubles de bureau, mais que ces limites sont de l'ordre de 5 à 10 dB(A) supérieures (sauf pour les bureaux de direction) à celles reprises pour les habitations et les écoles.

Remarquons enfin que cette norme est assez ancienne. Elle est actuellement en révision, mais la partie « immeubles de bureau » n'a pas encore été renouvelée.

Analyse en regard d'autres publications

Peu de documents officiels font référence à la matière concernée.

Ainsi, nous n'avons pas trouvé de directive européenne traitant de normes en matière d'isolation acoustique.

En Belgique, le Règlement Général pour la Protection du Travail (RGPT) n'aborde pas le confort acoustique dans le milieu du travail, mais bien les niveaux de bruit (d'ordre beaucoup plus élevés) pouvant entraîner des risques de surdité.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement permettant la délivrance du permis unique ne fait pas explicitement référence aux immeubles de bureau et spécifie en outre des niveaux de bruit à respecter à l'extérieur des locaux.

L'arrêté du Gouvernement bruxellois relatif aux bruits de voisinage (du 21 novembre 2002) assimile sous le vocable « locaux de séjour », les locaux à vocation d'habitation, de bureau ou d'activités scolaires. Mais, son domaine d'application exclut les bruits de trafic.

Citons enfin l'exemple d'un guide de bonne pratique : « Acoustic Design of Schools (A Design Guide) », édité par The Stationary Office, London, 2004. Ce dernier spécifie une limite supérieure de $L_{Aeq, 30min} = 35$ dB(A) pour les classes et les bibliothèques, et 40 dB(A) pour les bureaux du personnel auxiliaire, soit 5 dB(A) de plus que pour les classes.

Avis

Les documents consultés (y compris le guide de l'O.M.S.) évoquent la nécessité de limiter le niveau de bruit à l'intérieur des locaux à vocation de bureaux.

L'O.M.S. ne suggère pas de valeur limite spécifique pour les bureaux.

Les autres documents consultés (dont la norme belge NBN S01 401) proposent des valeurs qui ne sont pas directement transposables en L_{Amax} . La tendance est cependant d'accepter dans les bureaux des niveaux de bruit légèrement supérieurs à ceux tolérés dans les locaux scolaires et d'habitations.

En vertu de quoi, l'Autorité recommande d'étendre le règlement urbanistique sur la qualité acoustique des constructions aux immeubles de bureau, et d'adopter pour ces derniers une valeur limite de bruit qui ne dépasse pas de plus de 5 dB(A) le niveau maximum à respecter dans les habitations, écoles et bibliothèques.





A C N A W

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne

Photos :
Ministère de l'Équipement et des Transports
Direction des Édition et de la Documentation (DED)



A C N A W

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne

Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires

CA-MET

Boulevard du Nord, 8

B-5000 Namur

Tél. : 081/77 30 52

<http://www.acnaw.be>