

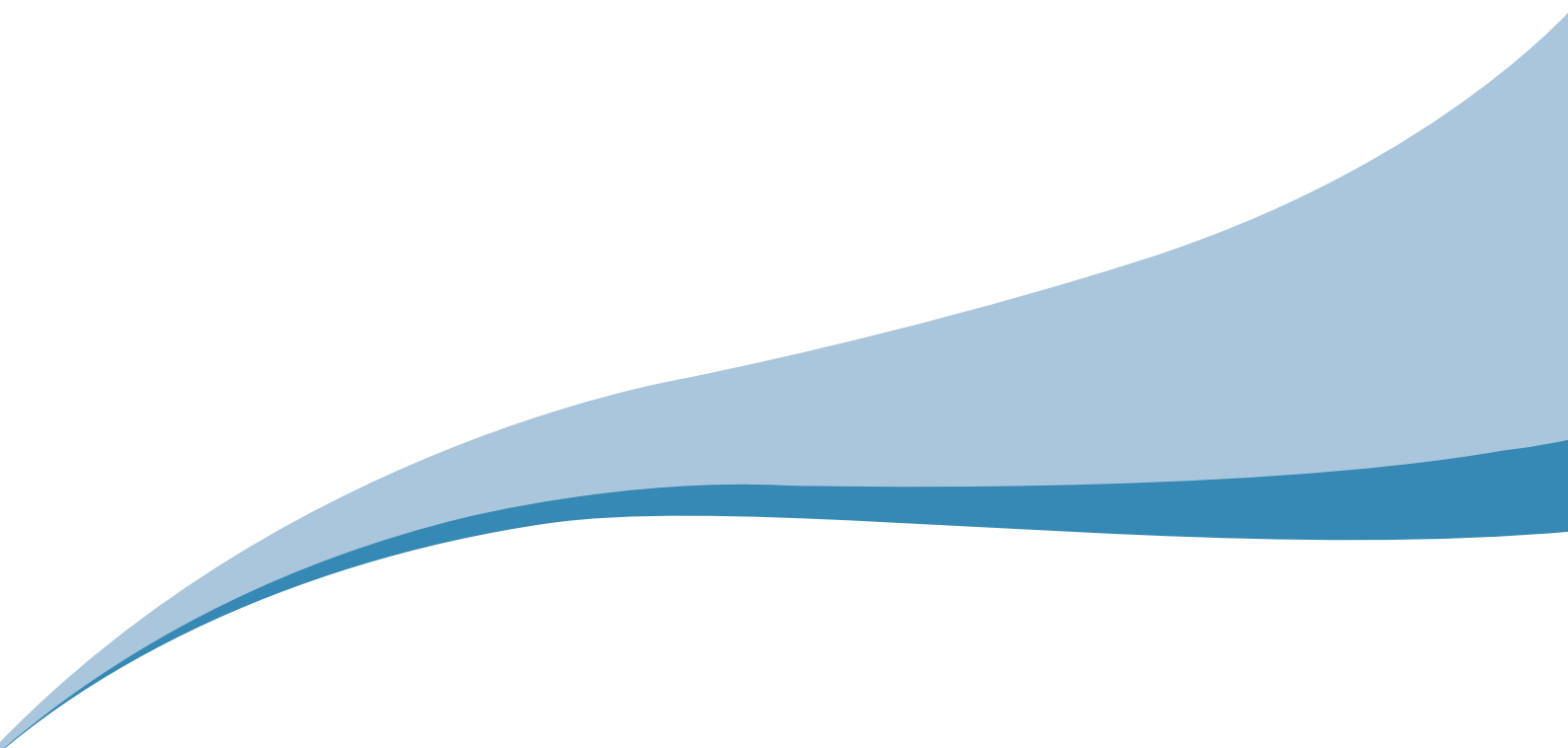
Rapport d'activité 2009



A C N A W

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne

Rapport d'activité 2009



A C N A W

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne

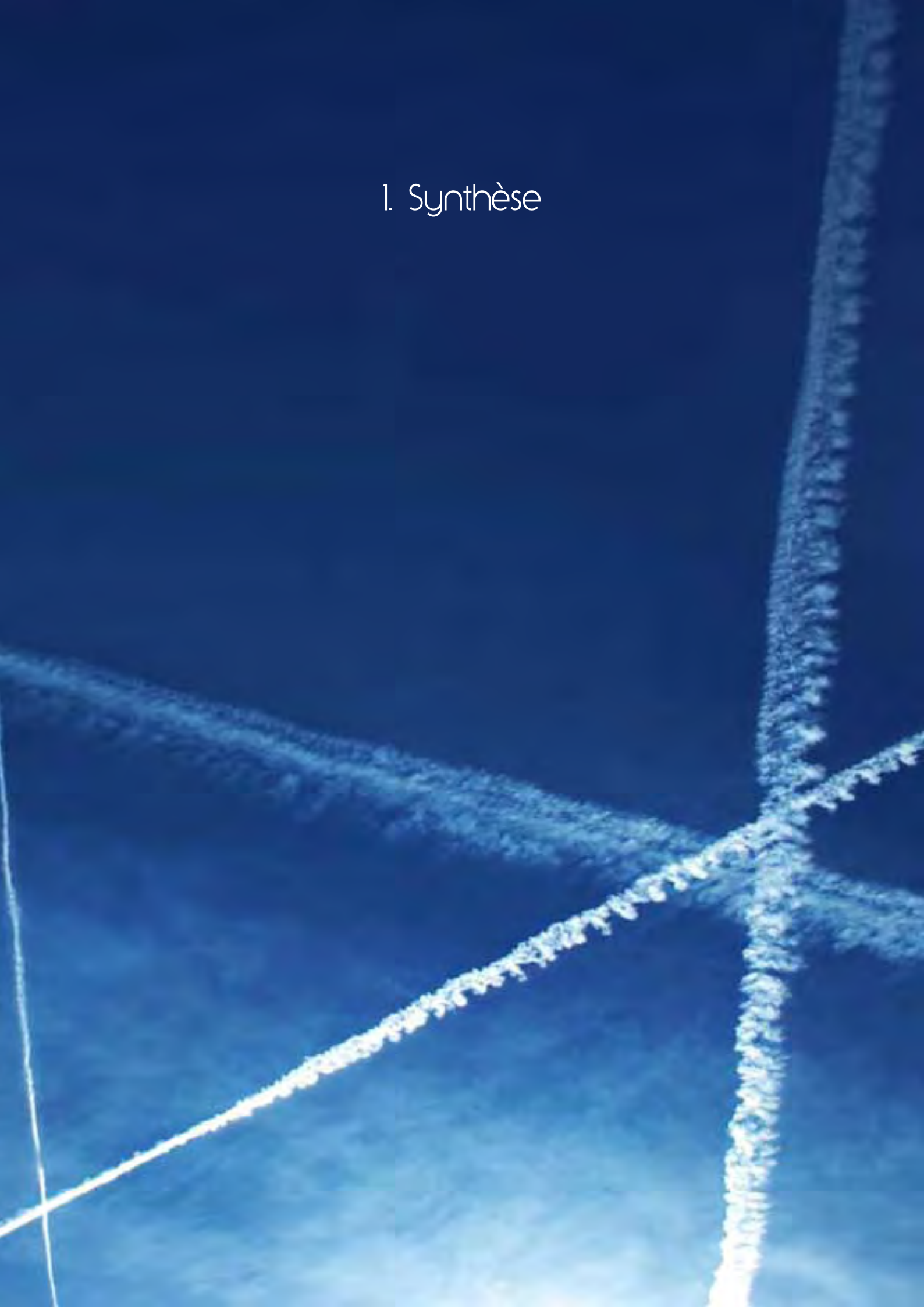
Table des matières

1. SYNTHÈSE	10
2. RÉALISATION DES OBJECTIFS 2009	13
2.1. Examen des statistiques aéroportuaires	14
2.2. Impact acoustique des trajectoires inhabituelles	14
2.3. Suivi de la situation des riverains et des mesures d'accompagnement	15
2.4. Suivi des nouvelles campagnes de mesures menées dans le cadre de l'application du principe d'égalité	15
2.5. Sanctions	15
2.6. Communication	15
2.7. Contacts avec les gestionnaires d'aéroports et les compagnies	16
2.8. Effets du bruit sur la santé	16
2.9. Exploitation du sonomètre de l'ACNAW	16
3. ACTIVITÉS 2009	17
3.1. Calendrier des réunions	18
3.2. Activités liées aux missions de base	18
3.2.1. Avis et recommandations d'initiative	18
3.2.2. Alerte des autorités	18
3.2.3. Dénonciation des manquements aux restrictions d'exploitation	18
3.2.4. Expertise	18
3.2.4.1. Groupe de travail «acoustique»	18
3.2.4.2. Groupe de travail «procédures et trajectoires»	20
3.2.4.3. Groupe de travail «communication»	20
3.2.5. Avis à la demande du Gouvernement wallon	20
3.2.6. Avis donnés aux citoyens	20
3.3. Autres activités	20
3.3.1. Rencontres et auditions	20
3.3.1.1. Visite de la nouvelle aérogare de Charleroi	20
3.3.1.2. Rencontre de Belgocontrol	21
3.3.1.3. Rencontre des services techniques de l'ACNUSA	21
3.3.1.4. Présentation du rapport 2008 en Commission parlementaire	21
3.3.1.5. Statistiques sonométriques	21
3.3.1.6. Visite à BSCA	21
3.3.2. Colloques et congrès	21
3.3.2.1. 4 ^{ème} sommet sur l'aviation et l'environnement, Genève (Suisse), 31 mars et 1 ^{er} avril 2009	21
3.3.2.2. Colloque national de l'ACNUSA et du CIDB, le Bourget, le 18 juin 2009	23
3.3.2.3. Cérémonie d'anniversaire de l'ACNUSA, Paris, le 15 septembre 2009	24
3.3.2.4. Journée d'études sur le bruit, IEW, Namur, le 25 septembre 2009	24
3.3.2.5. Colloque international MÉDIAtisaTION, Namur, les 23 et 24 novembre 2009	25
3.3.2.6. ARC biennal conference – Quality of life in airport regions (QLAIR), Amsterdam, les 03 et 04 décembre 2009	25
3.3.3. Formation et information	26
3.3.4. Logistique administrative et technique	26
4. OBJECTIFS 2010	27
5. ANNEXES	29
5.1. Analyse des statistiques sonométriques sur les plateformes aéroportuaires pour l'année 2009	30

5.1.1. Aéroport de Charleroi.....	30
5.1.1.1. Dépassements du L_{Amax} et contrôle du L_{den}	30
5.1.1.2. Quota de bruit par mouvement pour les tranches horaires 6h30-7h00 et 22h00-23h00.....	31
5.1.1.3. Vols après 23h00.....	31
5.1.1.4. Mouvements en sens inversé.....	34
5.1.2. Aéroport de Liège.....	34
5.1.2.1. Dépassements du L_{Amax} et contrôle du L_{den}	34
5.1.2.2. Mouvements en sens inversé.....	36
5.2. Mouvements nocturnes d'Antonov 124-100 sur l'aéroport de Liège-Bierset.....	37
5.3. Incidence acoustique des trajectoires inhabituelles 2008 et 2009.....	37
5.3.1. Description de l'analyse.....	37
5.3.2. Analyse des trajectoires inhabituelles pour 2008.....	38
5.3.2.1. Pourcentage de trajectoires inhabituelles pour 2008 sur EBCI.....	38
5.3.2.2. Pourcentage de trajectoires inhabituelles pour 2008 sur EBLG.....	39
5.3.3. Analyse des trajectoires inhabituelles pour 2009.....	40
5.3.3.1. Pourcentage de trajectoires inhabituelles pour 2009 sur EBCI.....	40
5.3.3.2. Pourcentage de trajectoires inhabituelles pour 2009 sur EBLG.....	41
5.3.4. Conclusions.....	42
5.4. Suivi de la situation des riverains et des mesures d'accompagnement.....	42
5.4.1. Liège.....	42
5.4.1.1. Situation.....	42
5.4.1.2. Insonorisation.....	42
5.4.1.3. Rachat.....	43
5.4.2. Charleroi.....	44
5.4.2.1. Situation.....	44
5.4.2.2. Insonorisation.....	44
5.4.2.3. Rachat.....	44
5.4.3. Conclusions.....	45
5.5. Avis rendu d'initiative le 07 février 2009 sur les inexactitudes et imprécisions relevées dans les textes législatifs et réglementaires relatifs à la problématique du bruit d'origine aéroportuaire en Région wallonne.....	46
5.5.1. Introduction.....	46
5.5.2. Relevé des inexactitudes et imprécisions.....	46
5.5.2.1. Décret du 1 ^{er} avril 2004 modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne (art.1 ^{er} bis, §4).....	46
5.5.2.2. Projet de décret modifiant les articles 1 ^{er} bis et 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne (art.1 ^{er} bis, §3).....	46
5.5.2.3. Avant-projet de décret modifiant l'article 1 ^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (art. 1 ^{er} bis, §4, al. 3).....	46
5.5.2.4. Avant-projet de décret modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (art. 1 ^{er} bis, §4, al. 3).....	47
5.5.2.5. Avant-projet de décret modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (art. 1 ^{er} bis, §2).....	47
5.5.2.6. Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (art. 1 ^{er} bis, §4, al. 3 et §7).....	47
5.5.2.7. Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 (art. 3) portant exécution de l'article 1 ^{er} bis, §3, al. 2 à 4, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.....	47
5.6. Avis rendu sur demande du Gouvernement wallon le 27 avril 2009 sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon remplaçant l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives en matière de nuisances sonores aéroportuaires.....	47
5.6.1. Introduction.....	47
5.6.2. Dispositions particulières du projet d'arrêté.....	47
5.6.3. Commentaires.....	48
5.6.4. Conclusions.....	50

5.7. Synthèses des rencontres du groupe de travail «procédures et trajectoires» avec la SOWAER sur la problématique des déviations de trajectoires.....	51
5.7.1. Réunion du 04 mars 2009.....	51
5.7.1.1. Définition SOWAER d'une trajectoire inhabituelle.....	51
5.7.1.2. Différences d'interprétation entre SOWAER et ACNAW.....	51
5.7.1.3. Intégration d'une synthèse des résultats de l'analyse GT P&T dans le rapport d'activité 2008 de l'ACNAW.....	51
5.7.2. Réunion du 27 novembre 2009.....	51
5.7.2.1. Introduction.....	51
5.7.2.2. Discussion sur base d'un cas pratique.....	51
5.7.2.3. Conclusions.....	52
5.7.3. Réunion du 02 février 2010.....	52
5.7.3.1. Liège.....	52
5.7.3.2. Charleroi.....	52
5.7.3.3. Conclusion et suivi des travaux.....	53
5.8. Compte rendu de la rencontre avec Belgocontrol.....	53
5.8.1. Introduction.....	53
5.8.2. Les mesures environnementales.....	53
5.8.3. Participation de Belgocontrol.....	54
5.8.4. Conclusions.....	54
5.9. Compte rendu de la visite à l'ACNUSA.....	54
5.9.1. L'évaluation des chartes environnementales.....	54
5.9.2. Le suivi des recommandations de l'ACNUSA.....	55
5.9.3. Les volumes de protection environnementale.....	55
5.9.4. Les amendes et les sanctions des dépassements sonométriques.....	56
5.9.5. L'état d'avancement de l'étude épidémiologique DEBATS.....	56
5.9.6. L'aide à l'insonorisation et la mise en œuvre du principe d'égalité en Région wallonne.....	56
5.9.7. Les actions à envisager au niveau européen.....	57
5.9.8. L'extension des compétences de l'ACNUSA.....	57
5.9.9. Aide à la visualisation des trajectoires.....	57
5.10. Synthèses des rencontres du groupe de travail «communication» avec la SOWAER sur la mise en place d'une nouvelle charte environnementale.....	57
5.10.1. Réunion du 08 septembre 2009.....	57
5.10.1.1. Charte environnementale.....	57
5.10.1.2. Présentation du site Internet.....	59
5.10.2. Réunion du 27 octobre 2009.....	59
5.10.2.1. Site Internet de la SOWAER.....	59
5.10.2.2. Nouvelle fonctionnalité de Diapason.....	59
5.10.2.3. Charte du développement durable.....	59
5.11. Calendrier des réunions.....	60
5.11.1. Réunions plénières ordinaires et extraordinaires.....	60
5.11.2. Réunions des groupes de travail.....	62

1. Synthèse



Le présent rapport d'activité couvre la période s'étalant du 1^{er} janvier 2009 au 06 mars 2010 inclus, le mandat des membres arrivant à échéance le 06 mars 2010.

Conformément aux objectifs annoncés au terme de l'exercice 2008, l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) a mené les actions suivantes :

- **Examen des statistiques aéroportuaires relatives aux deux plateformes wallonnes :** l'Autorité a réalisé l'analyse des statistiques sonométriques sur les deux plateformes. Toutefois, la transmission tardive et incomplète d'informations relatives à Charleroi n'a pas permis de mener complètement l'analyse.
- **Impact acoustique des trajectoires inhabituelles :** l'Autorité a procédé à l'évaluation de l'impact acoustique des trajectoires inhabituelles pour les années 2008 et 2009. Avec la SOWAER, elle a engagé un travail visant à l'automatisation de la détection de ces trajectoires.
- **Suivi de la situation des riverains et des mesures d'accompagnement :** l'Autorité a poursuivi l'évaluation de la situation des riverains des deux plateformes wallonnes et de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement, à travers l'analyse des rapports environnementaux de la SOWAER.
- **Suivi des nouvelles campagnes de mesures menées dans le cadre de l'application du principe d'égalité :** l'Autorité a poursuivi l'examen des conditions de mise en œuvre du principe d'égalité et a rendu un avis sur les documents proposés par la SOWAER en vue de supporter l'activité des prestataires de service dans le cadre des campagnes de mesures de bruit 2009.
- **Sanctions :** l'Autorité a rendu un avis portant sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon remplaçant l'arrêté du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions

administratives en matière de nuisances sonores aéroportuaires. Malgré ses recommandations antérieures, l'Autorité constate que la politique de sanctions relatives aux nuisances sonores sur les aéroports wallons n'est toujours pas d'application.

- **Communication :** l'Autorité a rédigé un ensemble de recommandations à destination des auteurs d'une charte du développement durable.
- **Contacts avec le secteur aéroportuaire :** l'Autorité a poursuivi ses contacts avec divers acteurs du secteur aéroportuaire (SOWAER, BSCA, SPW, Belgocontrol...) et a rencontré l'ACNUSA à l'occasion d'une réunion de travail à Paris.
- **Effets du bruit sur la santé :** l'Autorité s'est intéressée à l'étude épidémiologique DEBATS en cours de réalisation.
- **Exploitation du sonomètre de l'ACNAW :** l'Autorité a mis au point et testé une procédure d'utilisation de son sonomètre adaptée à la mesure des émissions sonores d'origine aéroportuaire. Cette procédure inclut le paramétrage de l'appareil jusqu'au rapatriement des données.

Dans le courant de l'année 2009, l'Autorité a eu le plaisir d'accueillir un nouveau membre, Madame Naïma Deggouj, en remplacement de Monsieur Jean Wilmotte, démissionnaire. Docteur en médecine et spécialisée en ORL, Madame Deggouj a été désignée en tant que membre compétent en santé humaine.

Les Membres de l'ACNAW

Raymond Loop, Président

Jean-Pierre Coyette, Vice-Président et Porte-parole

Michel Audrit, Membre

Naïma Deggouj, Membre (depuis mai 2009)

Jean-Jacques Embrechts, Membre

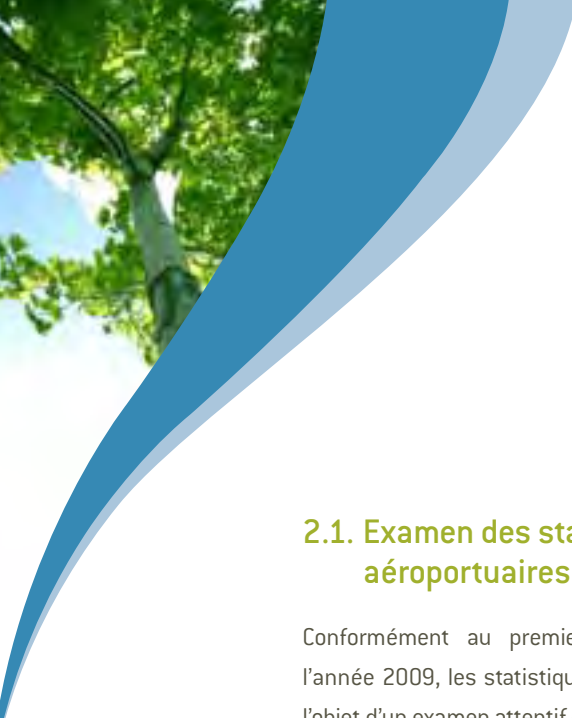
Daniel Soubrier, Membre

Pierre Taillard, Membre



2. Réalisation des objectifs 2009





•)) 2. Réalisation des objectifs 2009

2.1. Examen des statistiques aéroportuaires

Conformément au premier objectif formulé pour l'année 2009, les statistiques aéroportuaires ont fait l'objet d'un examen attentif de la part de l'Autorité.

Suite à l'analyse trimestrielle de ces données, l'Autorité a attiré l'attention des autorités sur de possibles infractions au décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne. L'analyse de ces statistiques aéroportuaires figure en annexe 5.1.

Au vu des dépassements sonométriques liés à des mouvements d'Antonov 124-100, l'Autorité a poursuivi leur relevé consécutivement au travail initié en 2008. Elle a constaté le maintien de certains vols de nuit opérés par ces appareils sur l'aéroport de Liège-Bierset. Le relevé des ces mouvements figure en annexe 5.2. Il convient de noter que les Antonov 124-100 ne sont pas interdits d'exploitation sur les aéroports de la Région wallonne entre 23h00 et 7h00.

L'article 7 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne prescrit la transmission des procès-verbaux d'infraction à l'Autorité. L'Administration ne lui en a transmis aucun.

Comme déjà évoqué dans le rapport d'activité précédent, l'Autorité a constaté la persistance de problèmes récurrents d'encodage des mouvements d'aéronefs dans le CR1 de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

L'Autorité en a fait part à l'Administration et au Ministre. Une réunion commune entre le Service Public de Wallonie (SPW), le gestionnaire de l'aéroport de Charleroi (BSCA) et l'ACNAW a dès lors été organisée le

1^{er} octobre 2009 à la demande du Cabinet.

Les parties présentes à cette réunion ont eu l'occasion d'exprimer leurs besoins et attentes en terme de statistiques, et d'évoquer les difficultés rencontrées et les moyens à mettre en œuvre pour fiabiliser ces données.

A l'issue de cette rencontre, les participants ont convenu d'une série d'actions visant à améliorer l'encodage des mouvements : mise en œuvre d'une nouvelle application d'encodage appelée FRIENDLY BN, collaboration accrue entre le SPW et BSCA pour la formation du personnel chargé de l'encodage des mouvements ou pour l'envoi des certificats acoustiques, ou encore, mise en place d'une évaluation des statistiques relatives aux erreurs d'encodage et aux corrections réalisées afin de mesurer les améliorations visées.

En fin d'année 2009, l'Autorité a constaté que, malgré des améliorations, certaines erreurs d'encodage subsistent.

2.2. Impact acoustique des trajectoires inhabituelles

Les groupes de travail «procédures et trajectoires» et «acoustique» ont analysé conjointement l'impact acoustique éventuel des trajectoires considérées comme «inhabituelles» par la SOWAER et ayant fait l'objet d'un relevé en 2008 et 2009.

La synthèse de cette étude se situe en annexe 5.3.

Le groupe de travail «procédures et trajectoires» s'est particulièrement intéressé à la définition des trajectoires inhabituelles et à leur détection automatique. Trois réunions avec la SOWAER ont été organisées à ce sujet.

Les synthèses de ces rencontres se retrouvent en annexe 5.7.



2.3. Suivi de la situation des riverains et des mesures d'accompagnement

Comme annoncé dans le rapport d'activité 2008, l'Autorité a poursuivi l'évaluation de la situation des riverains des deux plateformes wallonnes et de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement.

Les données analysées proviennent des rapports environnementaux transmis à l'Autorité par la SOWAER et portent sur les années 2008 et 2009.

La synthèse de cette analyse figure en annexe 5.4.

2.4. Suivi des nouvelles campagnes de mesures menées dans le cadre de l'application du principe d'égalité

Dans le cadre de ses missions de contrôle, l'Autorité a poursuivi l'examen des conditions de mise en œuvre du principe d'égalité.

En 2008, l'Autorité avait publié un avis relatif aux campagnes de mesures acoustiques réalisées pour la SOWAER entre 2004 et 2006 dans le cadre de l'application du principe d'égalité. Cet avis comportait en outre une série de recommandations pour de futures campagnes de mesures.

Depuis cet avis, l'Autorité a contacté la SOWAER afin d'obtenir divers compléments d'informations relatifs à la recevabilité des demandes d'application du principe d'égalité et de la gratuité des mesures de bruit dans ce contexte.

En février 2009, l'Autorité a rendu un avis sur les documents proposés par la SOWAER en vue de supporter l'activité des prestataires de service dans le cadre des campagnes de mesures de bruit 2009. Ces recommandations ont pour la plupart été intégrées dans la nouvelle version desdits documents.

2.5. Sanctions

Sur demande du Gouvernement wallon, l'Autorité a rendu le 27 avril 2009 un avis portant sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon remplaçant l'arrêté du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives en matière de nuisances sonores aéroportuaires.

Cet avis figure en annexe 5.6.

L'Autorité a par ailleurs noté l'engagement du Gouvernement wallon de mettre en œuvre avant fin 2009 un dispositif de sanctions applicable aux infractions visées par le Décret du 23 juin 1994 [Déclaration de Politique Régionale 2009-2014, page 173]. Cependant, malgré les recommandations répétées de l'Autorité sur cette question, la politique de sanctions relatives aux nuisances sonores sur les aéroports wallons n'est toujours pas d'application.

2.6. Communication

En vue de rencontrer l'objectif 2009 de mise en œuvre de chartes du développement durable sur les aéroports wallons, l'Autorité a, sur invitation du Ministre de tutelle, initié la relance de ce projet en rencontrant par deux fois la SOWAER.

Les synthèses de ces rencontres figurent en annexe 5.10.

Suite à ces réunions de travail, l'Autorité a rédigé un ensemble de recommandations à destination des auteurs d'une telle charte du développement durable. Ce document de travail a été présenté à la SOWAER et au Cabinet le 05 février 2010 lors d'une réunion plénière extraordinaire.

2.7. Contacts avec les gestionnaires d'aéroports et les compagnies

Une délégation de l'Autorité a rencontré les gestionnaires de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (BSCA, Brussels South Charleroi Airport) à l'occasion de la visite de la nouvelle aérogare, le 10 février 2009 (voir point 3.3.1.1, page 18).

Les contacts ont également été maintenus avec BSCA afin d'organiser début 2010 une rencontre entre l'Autorité et les divers acteurs de la plateforme dans le but d'aborder les aspects opérationnels du fonctionnement de l'aéroport (voir point 3.3.1.6, page 19).

2.8. Effets du bruit sur la santé

L'Autorité a pris connaissance du projet de l'étude épidémiologique «DEBATS» (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) lors du colloque organisé à l'occasion du Salon de l'Aéronautique du Bourget, le 18 juin 2009. Cette étude, initiée par l'Autorité française de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) en partenariat avec la Direction Générale de la Santé (Ministère français de la santé), a pour but d'identifier les effets du bruit des aéronefs sur la santé des riverains.

A l'occasion de sa visite à l'ACNUSA le 11 décembre 2009, l'Autorité a manifesté son intérêt vis-à-vis de l'état d'avancement de ce projet et a souhaité pouvoir être tenue au courant des avancées réalisées, voire y être associée.

2.9. Exploitation du sonomètre de l'ACNAW

De manière à exploiter le sonomètre acquis en 2008, des membres de l'Autorité ainsi que l'attachée permanente ont suivi un complément de formation relative à l'utilisation de cet outil (du paramétrage de l'appareil jusqu'au rapatriement et l'analyse des données).

Une fiche technique d'utilisation a été élaborée et testée lors d'une session de mesures acoustiques réalisée à proximité de l'aéroport de Charleroi - Bruxelles Sud.

3. Activités 2009



3. Activités 2009

3.1. Calendrier des réunions

Durant la période concernée par le présent rapport (du 1^{er} janvier 2009 au 6 mars 2010), l'ACNAW a tenu 23 réunions plénières ordinaires et extraordinaires ainsi que 39 réunions de groupes de travail.

Le calendrier des réunions et les principaux sujets traités sont repris en annexe 5.11.

3.2. Activités liées aux missions de base

3.2.1. Avis et recommandations d'initiative

En date du 07 février 2009, l'Autorité a publié un avis d'initiative à propos des inexactitudes et imprécisions relevées dans les textes législatifs et réglementaires relatifs à la problématique du bruit d'origine aéroportuaire en Région wallonne.

Cet avis, à destination du Ministre en charge de la gestion aéroportuaire, peut être consulté à l'annexe 5.5 du présent rapport.

Le point 5.5.2.2. de cet avis d'initiative a en outre fait l'objet d'une proposition visant à modifier la notion d'avion basé telle que définie dans la législation.

3.2.2. Alerte des autorités

Lors de l'examen des statistiques sonométriques, l'Autorité a constaté deux mouvements constituant des violations du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne. Deux départs non justifiés après 23h00 ont été opérés à partir de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud, en 2007 et 2008. Ces mouvements ont fait l'objet d'un courrier d'alerte à l'adresse du Ministre compétent en juin 2009.

L'Autorité a par ailleurs continué à suivre l'évolution des vols nocturnes d'Antonov 124-100 sur l'aéroport de Liège-Bierset, entre 23h00 et 07h00 (annexe 5.2).

3.2.3. Dénonciation des manquements aux restrictions d'exploitation

Suite à l'analyse des statistiques sonométriques de l'année 2009, l'Autorité a relevé, à Charleroi, de possibles infractions au décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

L'instruction des manquements observés a révélé des erreurs d'encodage. Quant aux départs après 23h00, ils ont été justifiés par un off-block time antérieur à 23h00.

3.2.4. Expertise

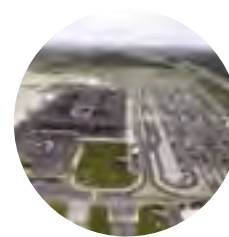
Les travaux d'expertise de l'ACNAW sont majoritairement menés au sein de groupes de travail internes à l'Autorité.

3.2.4.1. Groupe de travail «acoustique»

Durant l'année 2009, le groupe de travail «acoustique» a notamment pris en charge la rédaction d'un avis sollicité par la SOWAER sur les documents visant à guider l'activité des prestataires de services lors des campagnes de mesures de bruit menées dans le cadre de l'application du principe d'égalité.

Le groupe de travail «acoustique» a également poursuivi l'examen des statistiques sonométriques (annexe 5.1) et de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement (annexe 5.4).

Dans le cadre de la gestion et de la maintenance des sonomètres fixes du réseau DIAPASON, la SOWAER fait procéder deux fois par an à un contrôle des stations de mesures sonométriques et transmet à l'Autorité les constats de vérification et d'intervention réalisées sur les sonomètres fixes. Les informations mentionnées ci-dessous proviennent de l'analyse de ces rapports.



Au cours de l'année 2009, chacun des 32 sonomètres du réseau a été visité au moins 2 fois par l'opérateur chargé de leur vérification (deux sonomètres du dispositif de Charleroi ont été révisés trois fois au cours de l'année).

Cette année encore, diverses interventions de maintenance ont été nécessaires. Six ordinateurs

ont été remplacés, tant à Liège (EBLG) qu'à Charleroi (EBCI). Un microphone a également dû être changé sur l'une des stations de Charleroi.

Les valeurs extrêmes des différences enregistrées entre le niveau sonore de référence et le niveau sonore mesuré lors des mesures de calibration sont comprises entre -0,3 et +0,3 dB pour les stations de Liège, et entre -0,6 et +0,6 dB pour celles de Charleroi.

Au 31/12/2009

	EBLG		EBCI	
	2008	2009	2008	2009
Nombre de passages par sonomètre	2	2	2	2 F104 et F107 : 3 passages
Interventions sur les sonomètres	1 changement de la station salto 4 changements d'ordinateur (raisons diverses)	6 changements d'ordinateur (raisons diverses)	6 changements d'ordinateur (raisons diverses)	1 changement de microphone 6 changements d'ordinateur (raisons diverses)
Valeurs extrêmes des différences enregistrées entre référence et mesure (en dB)	-0,5 à +0,7	-0,3 à +0,3	-0,3 à +0,4	-0,6 à +0,6

L'Autorité a également analysé les résultats de mesures organisées par la SOWAER sur le territoire de la commune d'Amay, à la demande du Ministre Antoine. Cette campagne s'est déroulée du 30 mai au 18 juin 2008 et le rapport en a été transmis à l'Autorité en janvier 2009.

L'objectif de ces mesures était d'évaluer la situation de cette commune par rapport aux zones du PEB¹ et du PDLT² de l'aéroport de Liège-Bierset et, en particulier, d'étudier l'influence des atterrissages en piste 05 (mouvements en sens inversé). A cet effet, la période de mesurage comportait 3 journées pendant lesquelles la majorité des mouvements étaient des atterrissages en piste 05. Les mesures ont été effectuées en trois emplacements, tous situés hors zone du PEB et du PDLT.

Après examen des documents transmis par la SOWAER, l'Autorité a confirmé la position hors zone des trois points de mesure. Celle-ci est attestée par les valeurs de l'indicateur L_{den} mesurées sur une durée de 14 jours, conformément à l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

Concernant l'influence des atterrissages en piste 05, l'Autorité a néanmoins constaté que les niveaux L_{Amax} les plus élevés étaient enregistrés lors de ces mouvements en sens inversé, tout en restant majoritairement sous la valeur limite de 77 dB(A). Quant à la valeur de l'indicateur L_{den} , elle s'approche de la limite inférieure de la zone D' pendant les journées où la majorité des mouvements sont des atterrissages en piste 05.

^[1]PEB - Plan d'Exposition au Bruit

^[2]PDLT - Plan de Développement à Long Terme

3.2.4.2. Groupe de travail «procédures et trajectoires»

Le groupe de travail «procédures et trajectoires» s'est plus particulièrement intéressé aux déviations de trajectoires et à la définition des trajectoires inhabituelles, objets de trois réunions techniques organisées avec la SOWAER. Les synthèses de ces réunions sont rassemblées en annexe 5.7.

Le groupe de travail a également élaboré un glossaire relatif aux termes techniques utilisés dans ses travaux. Celui-ci est disponible sur le site Internet de l'Autorité.

Les groupes de travail «acoustique» et «procédures et trajectoires» ont analysé de manière conjointe l'incidence acoustique des trajectoires inhabituelles de 2008 et 2009. La synthèse de cette étude figure en annexe 5.3.

3.2.4.3. Groupe de travail «communication»

Le groupe de travail «communication» a poursuivi, en concertation avec la SOWAER, la réflexion relative à la mise en place de chartes du développement durable sur les aéroports wallons et a formulé un ensemble de propositions destinées à faciliter sa mise en œuvre (annexe 5.10).

3.2.5. Avis à la demande du Gouvernement wallon

Conformément au souhait émis par l'Autorité, le Gouvernement wallon a sollicité l'avis de l'ACNAW à propos du projet d'arrêté remplaçant celui du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives en matière de nuisances sonores aéroportuaires. Cet avis, rendu le 27 avril 2009, figure en annexe 5.6. Le Gouvernement wallon n'a pas sollicité d'autre avis de l'Autorité.

Le Ministre en charge de la gestion aéroportuaire a toutefois invité l'ACNAW à initier la mise en place d'une commission de travail relative à l'élaboration d'une charte du développement durable. Plusieurs réunions de travail avec la SOWAER ont été organisées suite à cette invitation (annexe 5.10). Enfin, une réunion a été organisée à destination de la SOWAER et du Cabinet afin de présenter des propositions d'actions relatives à une telle charte.

3.2.6. Avis donnés aux citoyens

L'Autorité a traité différentes demandes de riverains et de l'Administration. Celles-ci concernaient les deux plateformes aéroportuaires et portaient sur :

- les activités de l'aviation générale (aéroport de Charleroi),
- les mesures d'accompagnement,
- les procédures d'insonorisation/rachat des habitations situées dans les zones du PEB,
- les campagnes de mesures de bruit et l'application du principe d'égalité,
- les vols nocturnes sur l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud,
- les statistiques environnementales.

L'Autorité a instruit ces demandes et a répondu aux demandeurs dans les limites de ses compétences.

Dans le cadre d'une instruction relative aux activités de l'aviation générale, l'Autorité a consulté un bureau d'expertise juridique quant à sa compétence en la matière.

3.3. Autres activités

3.3.1. Rencontres et auditions

3.3.1.1. Visite de la nouvelle aérogare de Charleroi

Dans le cadre des objectifs qui avaient été fixés pour l'année 2009, l'Autorité a poursuivi le développement de ses contacts avec les responsables des aéroports wallons. Le 10 février 2009, le Président et le Vice-Président ont rencontré Messieurs M. Buelens (Chief Executive Officer) et D. Gering (Commercial Director Aviation, PR & Communication) de Brussels South Charleroi Airport (BSCA).

L'échange a porté sur divers sujets liés à la gestion aéroportuaire, notamment les mesures environnementales et l'évolution de l'activité sur la plateforme de Charleroi. Ils ont également visité les installations de l'aéroport et préparé une réunion de travail programmée en 2010 avec des membres de l'Autorité et les différents acteurs de l'aéroport.

3.3.1.2. Rencontre de Belgocontrol

Faisant suite à une invitation de l'Autorité, deux représentants de Belgocontrol - Madame E. Peeters (Aviation Environmental Adviser) et Monsieur P. Augurelle (Regional Airport Manager) - ont été accueillis lors d'une réunion plénière extraordinaire, le 30 juin 2009.

Le but de cette rencontre était de prendre connaissance de la politique environnementale développée par Belgocontrol. Le compte rendu de cette réunion figure en annexe 5.8.

3.3.1.3. Rencontre des services techniques de l'ACNUSA

En date du 11 décembre 2009, l'Autorité s'est rendue au siège de l'Autorité française de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportaires (ACNUSA) à Paris. Les sujets évoqués lors de cette rencontre ont été :

- l'évaluation des chartes environnementales,
- le suivi des recommandations de l'ACNUSA,
- les volumes de protection environnementale,
- les amendes et les sanctions,
- l'état d'avancement de l'étude épidémiologique DEBATS,
- l'aide à l'insonorisation et la mise en œuvre du principe d'égalité en Région wallonne,
- les actions à envisager au niveau européen,
- l'extension des compétences de l'ACNUSA,
- l'aide à la visualisation des trajectoires.

Le compte rendu de cette rencontre figure en annexe 5.9.

3.3.1.4. Présentation du rapport 2008 en Commission parlementaire

Le 18 janvier 2010, l'Autorité a été invitée à présenter son rapport d'activité 2008 lors d'une séance de la Commission du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. Le compte rendu intégral (Références : CRIC n°62 (2009-2010)) de cette séance est accessible sur le site du Parlement wallon à l'adresse suivante : http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2009_2010/CRIC/cric62.pdf

3.3.1.5. Statistiques sonométriques

Lors d'une réunion de groupe de travail, les membres ont rencontré l'agent du Service Public de Wallonie (SPW) responsable de l'élaboration des statistiques sonométriques remises de manière trimestrielle à l'Autorité.

3.3.1.6. Visite à BSCA

Une délégation de l'Autorité s'est rendue à BSCA le 05 mars 2010. A l'occasion de cette visite, les membres ont rencontré divers acteurs impliqués dans le fonctionnement opérationnel de la plateforme : les gestionnaires d'aéroport, le SPW, Belgocontrol, la SOWAER, ainsi que des représentants de Ryanair et de l'aviation d'affaires.

La présentation et la discussion qui s'en est suivie ont principalement porté sur les aspects opérationnels liés au fonctionnement de la plateforme et sur la communication.

3.3.2. Colloques et congrès

3.3.2.1. 4^{ème} Sommet sur l'Aviation et l'Environnement, Genève (Suisse), 31 mars et 1^{er} avril 2009

Informations générales

Lors de ce 4^{ème} Sommet sur l'Aviation et l'Environnement, près de 400 professionnels se sont réunis afin de faire le point sur la stratégie environnementale du secteur.

Alors que l'industrie aéronautique traverse une grave crise économique, l'environnement reste, avec la sécurité, au premier plan de ses préoccupations. Ce souci s'inscrit plus particulièrement dans le contexte des négociations sur le changement climatique prévues à Copenhague, en décembre 2009.

L'industrie aéronautique poursuit donc ses travaux visant à réduire ses émissions polluantes. Les décideurs devraient soutenir ces efforts et adopter une approche globale du problème à Copenhague.

Lors de ce sommet, l'accent a été mis sur l'évaluation des progrès accomplis depuis la « Déclaration de l'Industrie de l'Aviation sur le Changement Climatique », en 2008.

http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2009_2010/CRIC/cric62.pdf

Un débat s'est engagé sur la façon de faire des progrès supplémentaires dans les domaines de la technologie et des infrastructures mais aussi sur l'utilisation de biocarburants durables.

Contributions significatives

La conférence a fait le point sur les quatre piliers définis en 2008⁽¹⁾ afin de maîtriser les nuisances et maintenir la qualité de l'air autour des aéroports.

1) L'investissement dans les nouvelles technologies

Les gouvernements devraient fournir à la recherche aérospatiale un financement accru à travers les universités et les instituts de recherche. Ces financements permettraient d'accélérer le développement de technologies révolutionnaires et leur mise en œuvre sur les prochaines générations d'avions de ligne commerciaux.

Les compagnies aériennes devraient avoir accès aux marchés des capitaux et obtenir des liquidités suffisantes pour être en mesure de renouveler leur flotte avec des aéronefs plus économes en carburant et moins polluants.

2) L'accroissement de l'efficacité opérationnelle

L'industrie continue d'identifier et de mettre en œuvre des améliorations opérationnelles visant à réduire la consommation de carburant et les émissions polluantes. La volatilité des prix du carburant et le pourcentage élevé qu'ils représentent dans les coûts d'exploitation sont des incitants supplémentaires.

Les délégués ont demandé à tous les secteurs de l'industrie - les constructeurs, les compagnies aériennes et le contrôle aérien – d'encourager ces efforts et de continuer à développer de nouvelles technologies qui permettront aux aéronefs de voler de manière plus efficace (notamment par l'utilisation des technologies basées sur l'utilisation des satellites).

3) L'amélioration des infrastructures aéroportuaires et du trafic aérien

Un accord visant à introduire les approches en descente continue sur 100 aéroports en Europe permettra de réduire les émissions de CO₂ d'un demi-million de tonnes par an.

De plus, un accord global basé sur l'introduction de performances de la navigation aérienne a été conclu afin d'optimiser les procédures opérationnelles et de réduire la consommation de carburant et les émissions polluantes. Il rassemble 19 partenaires issus de tous les secteurs de l'industrie : les aéroports, les services de navigation aérienne, les compagnies aériennes mais aussi l'OACI⁽²⁾.

Les décideurs sont appelés à soutenir cet accord et à l'étendre dès que possible à d'autres parties du monde. Les gouvernements doivent également mettre en œuvre dès que possible d'importants projets de réduction d'émissions tels que le Ciel Unique Européen et NextGen aux Etats-Unis.

4) L'adoption de mesures économiques appropriées

Dans la période qui précède les négociations sur le changement climatique à Copenhague, différentes politiques pour réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation ont été examinées. La nécessité absolue d'une approche globale du problème plutôt qu'un patchwork de mesures nationales et régionales a été soulignée. Celles-ci sont généralement inefficaces pour des industries globalisées comme celle de l'aviation car elles sont compliquées à gérer et pourraient entraîner des distorsions de concurrence.

L'OACI est invitée à travers le GIACC⁽³⁾, à renouveler de toute urgence les efforts visant à recommander un cadre mondial approprié pour le secteur. Ceci afin d'assurer l'égalité de traitement des compagnies aériennes tout en reconnaissant les besoins spécifiques des pays en développement.

L'industrie soutient le leadership de l'OACI sur cette question, et le GIACC est instamment sollicité pour produire des propositions de fond lors de sa prochaine réunion en mai 2009.

Outre ces 4 piliers définis en 2008, la conférence a également fait le point sur les biocarburants.

Au cours des 18 derniers mois, des progrès significatifs ont été accomplis dans le développement et les tests de carburants alternatifs pour l'aviation, en particulier de biocarburants durables de nouvelle génération. Des essais en vol et au sol ont été couronnés de succès, et les mélanges de ces combustibles aux carburants avions actuels ont été certifiés.

⁽¹⁾Cf. Rapport d'activité 2008 de l'ACNAW, 3^{ème} Sommet sur l'Aviation et l'Environnement (Genève).

⁽²⁾OACI - Organisation de l'Aviation Civile Internationale

⁽³⁾GIACC - Group on International Aviation and Climate Change

Les délégués présents au Sommet ont souligné la forte demande de la part des compagnies aériennes pour ces combustibles, et ont fixé à l'industrie l'objectif d'élaborer un ensemble de normes de durabilité de l'environnement pour fin 2009. Celles-ci devraient veiller à ce que ces nouveaux biocarburants n'entrent pas en concurrence avec les cultures vivrières, dans l'utilisation des terres et de l'eau.

Les décideurs politiques ont été sollicités pour soutenir les efforts de l'industrie afin d'accélérer la mise en œuvre et la commercialisation des biocarburants dans l'aviation, en finançant la recherche et le développement de projets pilotes qui démontreront leur viabilité commerciale.

Il est vivement souhaité que l'utilisation de biocarburants durables dans les vols commerciaux devienne une réalité au moment où l'accord de remplacement du Protocole de Kyoto entrera en vigueur (2012) et que la viabilité du marché sur le mélange biocarburant/carburant soit une réalité avant 2020.

Lien de référence : <http://www.enviro.aero>

3.3.2.2. Colloque national de l'ACNUSA et du CIDB, Le Bourget, le 18 juin 2009

Informations générales

Ce colloque, intitulé «Bruit autour des aéroports : nouvelles pratiques ?», était conjointement organisé par l'ACNUSA et le CIDB (Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit), à l'occasion du Centenaire du Salon de l'aéronautique et de l'espace (Paris, Le Bourget, 48^{ème} édition). Etaient présents à cette manifestation environ 120 participants, issus de l'administration, des aéroports, des bureaux d'études, du milieu académique, des associations...

Axé sur les nouvelles pratiques en matière de gestion des nuisances sonores aéroportuaires, ce colloque s'articulait autour de deux thèmes principaux : l'insonorisation des logements au voisinage des aéroports d'une part, et l'information et la concertation avec les riverains d'autre part.

Le colloque s'est clôturé par une visite du Salon de l'aéronautique et de l'espace.

Contributions significatives

La première session d'exposés a rassemblé un ensemble de témoignages portant sur l'insonorisation des logements et les différentes pratiques mises en œuvre tant en France qu'en Région wallonne :

- [résultats de l'enquête menée sur le dispositif d'aide à l'insonorisation et son évolution](#) (Direction des transports aériens, DGAC),
- [accompagnement des riverains dans leur démarche de demande d'insonorisation par l'«Assistance à Maître d'Ouvrage»](#) (Aéroports de Paris),
- [agrément des entreprises d'isolation acoustique et couplage avec l'isolation thermique](#) (Aéroport de Lyon Saint-Exupéry),
- [politique de rachats et d'insonorisation renforcée et contrôlée sur les aéroports de Liège-Bierset et Charleroi-Bruxelles Sud](#) (A-Tech sa).

L'amélioration de l'information à destination des riverains a été illustrée dans la seconde session par deux exemples : la diffusion en ligne d'un bulletin périodique d'informations sur le trafic aérien très bien illustré (DGAC), et l'identification des événements sonores par l'utilisation du spectre de fréquences typique du bruit d'avion (ADP).

Enfin, la séance s'est clôturée sur le thème de la concertation, avec un exemple de réussite en la matière sur l'Aéroport de Nice Côte-d'Azur. Les points de vue des riverains (Collectif Alerte nuisances Aériennes) et des élus locaux (Villes & Aéroports) ont également été entendus quant aux efforts encore à réaliser en matière de concertation.

Cette manifestation a par ailleurs permis de resserrer les liens entre l'ACNAW et l'ACNUSA. Une journée de travail commune au sein des services techniques de l'Autorité française s'est d'ailleurs tenue en décembre 2009.

Un nouveau contact a également été établi avec le chef du service relations riverains et environnement de l'Aéroport de Nice Côte-d'Azur, acteur de la charte environnementale niçoise.

Lien d'accès aux présentations du colloque : http://www.bruit.fr/diaporamas/bourget_2009_bruit_autour_aeroports.htm

3.3.2.3. Cérémonie d'anniversaire de l'ACNUSA, Paris, le 15 septembre 2009

À l'occasion du 10^{ème} anniversaire de sa création, l'ACNUSA a organisé le 15 septembre 2009 une manifestation au cours de laquelle était présent le Vice-président de l'Autorité.

Après le mot d'accueil de la présidente de l'ACNUSA, un film recueillant divers témoignages quant aux apports de l'ACNUSA a été diffusé. La séance s'est poursuivie par une table ronde animée par une journaliste. Cette cérémonie, plutôt axée sur les améliorations apportées au secteur suite à la création de l'ACNUSA, s'est clôturée par une séance de questions-réponses avec le public.

3.3.2.4. Journée d'études sur le bruit, IEW, Namur, le 25 septembre 2009

Informations générales

Cette journée d'étude organisée par IEW (Inter Environnement Wallonie) était intitulée «Rôle et action(s) des pouvoirs locaux dans la lutte contre le bruit». Etaient présents à cette manifestation environ 60 participants, issus de l'administration, des aéroports, des bureaux d'études, du milieu académique, des associations de riverains,...

Après le mot de bienvenue du secrétaire général de la fédération Inter-Environnement Wallonie, la journée d'études a brièvement été introduite par le directeur du département développement territorial de l'Union des Villes et Communes de Wallonie. S'en sont suivis trois exposés, complétés par des séances de questions-réponses.

Contributions significatives

Cette journée s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Celle-ci impose aux Etats membres d'établir une cartographie du bruit engendré par les grandes infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires. Les trois interventions majeures de la matinée ont eu pour objet :

- 1) La mise en œuvre de la Directive européenne sur le bruit en Ile-de-France et l'appui de l'Observatoire Bruitparif (David Guérin, Chef de projet au sein du

pôle d'accompagnement des politiques publiques et actions de sensibilisation de l'Observatoire Bruitparif).

Bruitparif est une structure associative qui regroupe les principaux acteurs franciliens impliqués dans la lutte contre le bruit. Après avoir présenté l'Observatoire au travers de ses structures et ses missions, l'accent a été porté sur la mise en œuvre de la Directive 2002/49 en France, les spécificités de l'Ile-de-France, les actions de Bruitparif dans ce contexte et enfin, le bilan des actions menées par l'Observatoire.

- 2) La face cachée du bruit : écoute et environnement sonore (Paul-Louis Colon, chercheur au Laboratoire d'anthropologie de la communication de l'ULg).

Au travers de cet exposé, le bruit a été présenté comme faisant partie intégrante de l'environnement humain et institutionnel en général et de l'environnement sonore en particulier.

L'écoute est présentée comme un phénomène culturel et social autant que physique et psychologique. Pour comprendre la gêne perçue, il est ainsi recommandé de ne pas s'attacher à traiter le bruit isolément mais bien dans le contexte dans lequel il est perçu.

- 3) Les outils à la disposition des communes wallonnes (Cédric Molitor, Avocat au Barreau de Bruxelles).

Dans un premier temps, les différentes dispositions abordant la notion de lutte contre le bruit ont été développées, qu'il s'agisse de dispositions du droit pénal ou environnemental ou encore des règles définissant les pouvoirs des autorités communales en matière de police administrative générale.

Dans un second temps, les différentes possibilités d'intervention des communes en terme de lutte contre le bruit ont été passées en revue : délivrance du permis d'environnement et surveillance à l'égard des établissements classés, initiatives dans le cadre des pouvoirs de police administrative générale des communes, décret du 5 juin 2008 relatif à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions et les mesures de réparation en matière d'environnement.

3.3.2.5. Colloque international MEDIAtisaTION, Namur, les 23 et 24 novembre 2009

Informations générales

A l'occasion du 15^{ème} anniversaire de sa création, le Médiateur de la Région wallonne organisait un colloque international autour du thème «MEDIAtisaTION : la communication au cœur de la médiation».

Ont participé à ces journées des médiateurs issus de différents continents (Burkina Faso, Taiwan, Province du Québec, Suède, Espagne...), des journalistes et des représentants académiques et politiques, ...

Une centaine de participants ont ainsi eu l'occasion d'échanger points de vue et expériences au cours des quatre sessions de travail qui ont abrité discours officiels et ateliers-débats.

Contributions significatives

Le service de Médiation de la Région wallonne est une institution indépendante créée il y a 15 ans à l'initiative du Parlement wallon, dans le but de protéger et de promouvoir les droits des citoyens dans leurs relations avec l'Administration au sujet des différents domaines liés aux compétences de la Région wallonne.

Les ateliers suivis dans le cadre de ce colloque traitaient des thèmes suivants : «Les médias, un moyen de sensibilisation du politique ?», «Quand la presse joue au Médiateur» et «L'évolution des outils et moyens de communication».

Il ressort de ces ateliers-débats que la médiation institutionnelle a besoin des médias pour se faire connaître des citoyens et se faire entendre des parlementaires, mais pas à n'importe quel prix.

C'est principalement par le biais de son rapport annuel que le médiateur wallon communique sur ses activités. Le style doit être clair et suffisamment attractif pour sensibiliser un maximum de personnes à ses préoccupations.

Les pratiques varient en fonction de la personnalité du Médiateur mais aussi en fonction des habitudes propres à chaque pays ou région : attitude discrète, utilisation des sites de socialisation ou encore emploi d'un ton sensationnaliste dans la rédaction de rapports.

Le médiateur se doit de rester impartial et rigoureux, de ne pas faire de débats d'actualité, ni de briser la confidentialité d'une réclamation au risque de perdre

toute crédibilité vis-à-vis de ses différents interlocuteurs (les citoyens, les autorités administratives, les parlementaires et les journalistes).

3.3.2.6. ARC Biennial Conference – Quality of Life in Airport Regions (QLAIR), Amsterdam, les 03 et 04 décembre 2009

Informations générales

Cette conférence était une organisation conjointe de l'«Airport Regions Conference» (ARC) et de la Province néerlandaise de Noord-Holland, et a réuni près de deux cents participants.

Les objectifs de cette conférence étaient de présenter quelques initiatives majeures entreprises aux Pays-Bas, en Europe et dans le reste du monde en matière d'amélioration de la qualité de vie dans les régions aéroportuaires.

Dix-neuf exposés ont été donnés par des représentants des aéroports, d'organisations nationales et internationales du secteur de l'industrie aéronautique, de compagnies aériennes ainsi que d'associations de riverains.

Ces présentations étaient regroupées en six sessions, suivies d'une discussion en panel et d'une période de questions-réponses.

Les thèmes de ces sessions étaient les suivants :

- la recherche de l'équilibre entre le développement des activités aéroportuaires et la qualité de vie des riverains,
- l'impact régional de l'aéroport de Schiphol,
- les projets clés de l'ARC,
- vivre avec votre aéroport,
- l'impact du développement technologique,
- la perspective internationale.

La session relative aux projets clés de l'ARC comportait quatre séances de travail en atelier organisées autour des sujets suivants :

- le Centre de Compétence en matière de médiation de l'ARC,
- AIREA – Airport Regions E-learning Academy,
- QLAIR – Quality of Life in Airport Regions,
- l'impact climatologique de l'accès aux aéroports par les transports de surface.

Contributions significatives

Les différents problèmes environnementaux liés à l'aviation en général, à la gestion efficace de l'espace aérien et à l'exploitation des aéroports en particulier ont été passés en revue durant cette conférence.

L'accent a, dans un premier temps, été mis sur les expériences relatives à l'aéroport de Schiphol, qui constitue un cas intéressant en raison d'une part, du volume de ses activités (5^{ème} aéroport européen, avec 428.000 mouvements et plus de 47 millions de passagers en 2008) et de sa volonté d'expansion, et d'autre part, de sa proximité par rapport à une grande métropole sur un territoire à très forte densité de population. Il faut également souligner le fait que l'aéroport de Schiphol s'est engagé à atteindre la neutralité carbone dès 2012.

Un projet innovateur d'«Ecobarrière» est à l'étude à Schiphol, l'objectif étant de réaliser une diminution significative des nuisances sonores causées par les avions durant la phase initiale du décollage à l'aide d'un mur anti-bruit sophistiqué.

Le secteur aéronautique est bien conscient de ce qu'il est crucial de réduire au maximum les nuisances subies par les riverains et de préserver leur qualité de vie si les aéroports souhaitent continuer leur expansion.

Il convient donc de rechercher des solutions durables, grâce à un compromis entre le développement économique des aéroports et le bien-être des riverains.

Les efforts pour diminuer l'impact environnemental de l'aviation doivent être entrepris tant par l'évolution des technologies que par l'adaptation des procédures opérationnelles et des politiques de mise en œuvre.

Des résultats significatifs de limitation à la source ont été obtenus ces dernières années grâce aux améliorations apportées aux aéronefs de la dernière génération. Il faut cependant garder à l'esprit que le renouvellement des flottes des compagnies aériennes est un processus étalé sur de nombreuses années en raison des coûts que cela implique, et parce que les aéronefs recourant à des technologies plus anciennes continuent en général à être utilisés pendant de nombreuses années.

De nouvelles solutions sont explorées à l'heure actuelle, telles que l'emploi de biocarburants (le premier vol avec passagers utilisant ce type de carburant a été effectué par la compagnie KLM le 23 novembre 2009). Les

différents projets en matière d'optimisation de la gestion de l'espace aérien tels que SESAR (Single European Sky Air traffic management Research programme) ont également été passés en revue, ainsi que les possibilités offertes par les procédures de descente continue (CDA – Continuous Descent Approaches).

L'évolution de la précision en matière de radionavigation aura un impact favorable sur le maintien de trajectoires précises lors des procédures de départ et d'arrivée.

Les nuisances sonores aux environs immédiats des aéroports causées par les opérations au sol et les équipements de support doivent également être prises en considération, et les nuisances diverses liées aux transports de surface reliant l'aéroport au réseau routier et ferroviaire réduites au maximum.

L'importance de la communication avec les riverains et de leur bonne information a été soulignée, vu les nuisances qu'ils subissent. La mise en place de comités de concertation avec les riverains a été recommandée, ainsi que la mise à disposition de données précises telles que les relevés des trajectoires volées et les mesures sonométriques.

Le problème de la perte de valeur de l'immobilier à proximité des aéroports a été également évoqué.

L'importance de stratégies à long terme et de la coopération internationale a été soulignée.

Lien : <http://www.airportregions.org>

3.3.3. Formation et information

Des membres de l'Autorité ont participé à une formation relative aux aspects pratiques liés à l'utilisation du sonomètre acquis en 2008.

Par ailleurs, l'attachée permanente a participé à un stage d'initiation à l'utilisation du logiciel INM. Ce logiciel permet notamment de modéliser l'impact acoustique au sol du bruit d'origine aéronautique lié à une plateforme aéroportuaire particulière.

Cette formation de 3 jours était dispensée par l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) de Toulouse.

3.3.4. Logistique administrative et technique

Durant cette année, l'Autorité a accueilli au poste d'attachée permanente de la cellule d'appui logistique et administratif Madame Laurence Fagot, en remplacement de Madame Cécile Patris, démissionnaire.

4. Objectifs 2010





••) 4. Objectifs 2010

L'Autorité indépendante chargée du Contrôle et du suivi des Nuisances sonores Aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) formule ci-dessous les objectifs qui mériteraient, selon elle, d'être privilégiés en 2010 :

- **Communication** : l'Autorité considère que la mise en place d'une charte du développement durable sur les aéroports wallons s'inscrit dans une stratégie de communication. Elle devrait contribuer à un accroissement de leur capacité environnementale et à une mobilisation des partenaires autour d'un projet à finalité positive. L'Autorité sera attentive à la finalisation de ce projet.

Par ailleurs, l'Autorité entend renforcer sa visibilité, notamment par une mise à jour régulière de son site Internet.

- **Contrôle des conditions d'exploitation** : l'Autorité veillera au respect des conditions d'exploitation des deux aéroports et assurera le suivi des statistiques sonométriques.
- **Trajectoires inhabituelles** : l'Autorité poursuivra, en concertation avec la SOWAER, la mise au point et l'exploitation d'un système de détection automatique des trajectoires inhabituelles fondé sur la définition de volumes de détection. Ce système contribuera à évaluer l'impact acoustique éventuel de ces trajectoires.
- **Campagnes de mesure réalisées dans le cadre de l'application du principe d'égalité** : les campagnes de mesure récemment initiées par la SOWAER feront l'objet d'un suivi par l'Autorité.
- **Effets du bruit sur la santé** : l'Autorité examinera les résultats d'études récentes relatives aux effets du bruit aéroportuaire sur la santé et suivra, en particulier, le projet d'étude épidémiologique DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) initiée par l'Autorité française de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires

(ACNUSA) avec le concours de l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) et de la DGS (Direction Générale de la Santé).

- **Développement de contacts européens** : en collaboration avec l'ACNUSA, l'Autorité établira des contacts au niveau européen afin de mieux faire connaître le rôle joué par les autorités de contrôle.
- **Exploitation du sonomètre de l'ACNAW** : après avoir formalisé les procédures d'utilisation de son sonomètre, l'Autorité effectuera des mesures dans le cadre de ses missions de contrôle.
- **Contacts avec les partenaires** : l'Autorité est consciente de l'intérêt d'une collaboration active entre les divers partenaires du secteur aéroportuaire. Elle poursuivra en ce sens les contacts avec la SOWAER, les sociétés de gestion, le Service Public de Wallonie, les compagnies aériennes, les organismes de contrôle, les riverains, etc.
- **Politique de sanctions** : l'Autorité interpellera, à nouveau, le Gouvernement sur la nécessité d'adopter et de mettre en œuvre rapidement un arrêté sanctions.

5. Annexes



5.1. Analyse des statistiques sonométriques sur les plateformes aéroporutaires pour l'année 2009

5.1.1. Aéroport de Charleroi

5.1.1.1. Dépassements du L_{Amax} et contrôle du L_{den}

	5% du nombre de mouvements journalier moyen	Nombre de dépassements tolérés ⁽¹⁾	Nombre de jours où le nombre de dépassements tolérés est dépassé	Nombre de dépassements de plus de 6 dB(A)	Contrôle du L_{den}
Janvier	11	10	0	0	OK
Février	11	10	0	1	OK
Mars	11	10	0	2	OK
Avril	11	10	4	3	OK
Mai	11	10	1	2	OK
Juin	11	10	5	0	OK
Juillet	11	10	0	0	OK
Août	11	10	0	1	OK
Septembre	11	10	8	3	OK
Octobre	*	*	*	*	*
Novembre	*	*	*	*	*
Décembre	*	*	*	*	*

(1) seuls 10 dépassements sont autorisés

* informations non disponibles à l'établissement du rapport d'activité

Nombre maximum de dépassements par jour :

- en avril, on compte jusqu'à 22 dépassements le même jour;
- en mai, on compte jusqu'à 14 dépassements le même jour;
- en juin, on compte jusqu'à 23 dépassements le même jour;
- en septembre, on compte jusqu'à 23 dépassements le même jour.

Dépassements supérieurs à 6 dB(A) :

1^{er} trimestre

- le 27 février à 11h18, 1 dépassement de 9.5 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 30 mars à 06h51, 1 dépassement de 8.1 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 6 mars à 06h39, 1 dépassement de 7 dB(A) est lié au passage d'un B737-800.

2^{ème} trimestre

- le 10 avril à 06h54, 1 dépassement de 7.2 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 16 avril à 18h41, 1 dépassement de 12.8 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 23 avril à 14h27, 1 dépassement de 7.7 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 7 mai à 17h33, 1 dépassement de 8.3 dB(A) est lié au passage d'un A320;
- le 9 mai à 14h58, 1 dépassement de 10.2 dB(A) est lié au passage d'un B737-800.

3^{ème} trimestre

- le 22 août à 15h03, 1 dépassement de 7.1 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;



- le 12 septembre à 06h40 et 06h54, deux dépassements de 6.1 et 6.4 dB(A) sont liés aux passages de B737-800;
- le 15 septembre à 01h22, 1 dépassement de 6.9 dB(A) est lié au passage d'un B737-800.

Contrôle du L_{den} :

Les valeurs de L_{den} sont inférieures aux limites de zone.

5.1.1.2. Quota de bruit par mouvement pour les tranches horaires 6h30-7h00 et 22h00-23h00

	Infractions au quota de bruit ou QM non référencé
Janvier	0
Février	1 ⁽¹⁾
Mars	0
Avril	0
Mai	0
Juin	2 ⁽²⁾
Juillet	0
Août	0
Septembre	0
Octobre	*
Novembre	*
Décembre	*

* informations non disponibles à l'établissement du rapport d'activité

[1] : Vol d'un Boeing 737 - 700 dont le QM est non référencé

[2] : 2 Boeing 737-800 ont été crédités d'un QM de 6.76 et 7.34 (probablement erreurs d'encodage).

5.1.1.3. Vols après 23h00

	Total arrivées	Arrivées d'avions non basés	Total départs	Départs non justifiés OBT après 23 heures	Quota count mensuel
Janvier	44	0	1	0	*
Février	44	0	1	0	*
Mars	57	0	0	0	*
Avril	54	0	0	0	*
Mai	50	0	0	0	*
Juin	54	0	1	0	*
Juillet	71	0	5	0	*
Août	38	0	0	0	*
Septembre	43	0	1	0	*
Octobre	*	*	*	*	*
Novembre	*	*	*	*	*
Décembre	*	*	*	*	*

* informations non disponibles à l'établissement du rapport d'activités

Départs justifiés, par Off Block Time (OBT) avant 23 heures ou autres justifications :**1^{er} trimestre**

- 1 départ à destination de Bruxelles à 23H05.
- 1 départ à destination de Dublin à 23H06.

2^{ème} trimestre

- 1 départ à destination de Milan à 23H01.

3^{ème} trimestre

- 1 départ à destination de Bergamo à 23h08.
- 1 départ à destination de Shannon à 23h01.
- 2 départs à destination de Casablanca à 23h01 et 23h04.
- 1 départ à destination de Dublin à 23H06.
- 1 départ aviation générale à destination de Luxembourg à 23h03.

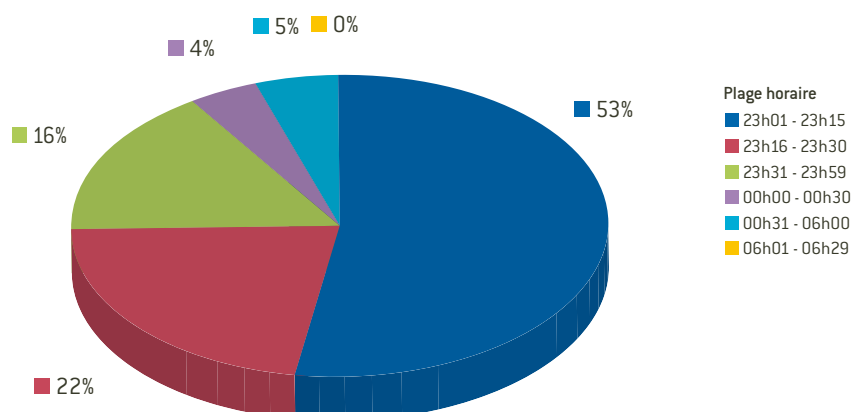
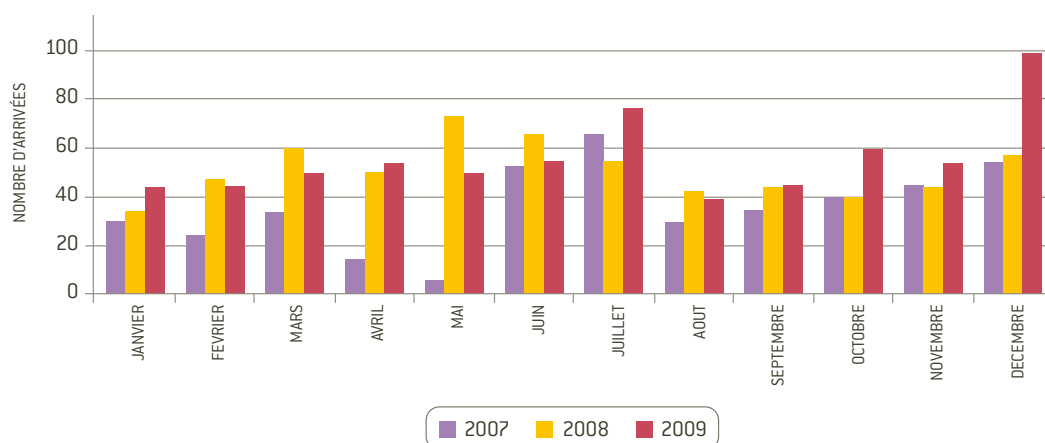
Départs non justifiés

- Pas de départ non justifié

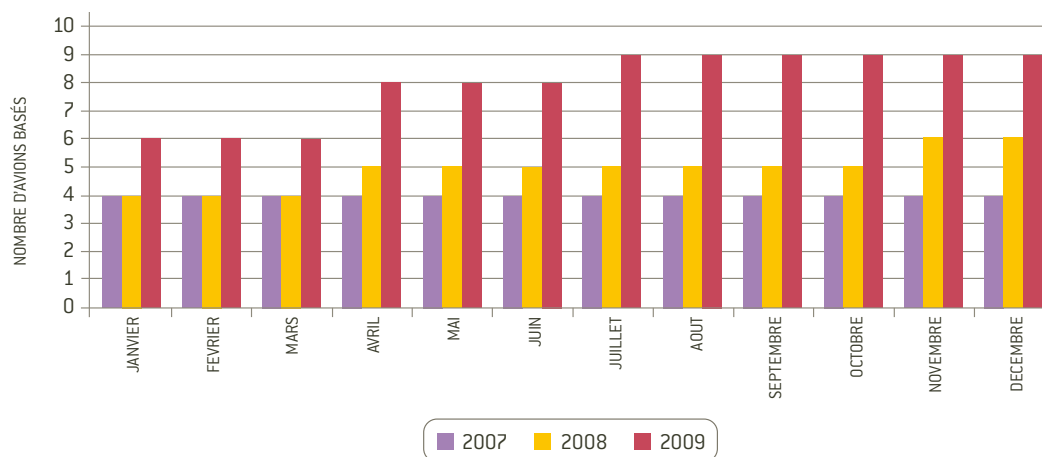
Vols justifiés par OBT avant 23h00	Délais TOT-OBT en minutes
le 22/01	7
le 03/02	*
le 27/06	*
le 06/07	*
le 22/07	6
le 25/07	14
le 05/09	6
le 23/10	*
le 24/10	3
le 17/12	*
le 17/12	*
le 17/12	*
le 17/12	*
le 21/12	14
Moyenne	*

* informations non disponibles à l'établissement du rapport d'activité

POURCENTAGE DES ARRIVÉES ENTRE 23H01 ET 06H29 SUR L'AÉROPORT DE CHARLEROI EN 2009

EVOLUTION MENSUELLE DES ARRIVÉES À PARTIR DE 23H00 SUR L'AÉROPORT DE CHARLEROI DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 2007

Remarque : l'augmentation du nombre d'arrivées tardives en décembre s'explique par des conditions météorologiques hivernales exceptionnelles partout en Europe.

EVOLUTION MENSUELLE DU NOMBRE D'AVIONS BASÉS SUR L'AÉROPORT DE CHARLEROI DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 2007

5.1.1.4. Mouvements en sens inversé

	Nombre de mouvements en sens inversé			Pourcentage de mouvements en sens inversé	
	Arrivées	Départs	Vols locaux	Total	Hors vols locaux
Janvier	116	103	376	11%	10%
Février	82	91	268	9%	8%
Mars	191	160	872	17%	13%
Avril	356	306	1172	24%	22%
Mai	371	356	722	20%	23%
Juin	344	281	1062	22%	19%
Juillet	95	84	264	6%	5%
Août	76	66	206	4%	4%
Septembre	410	374	850	23%	25%
Octobre	227	201	818	16%	13%
Novembre	0	2	0	0%	0%
Décembre	286	267	952	27%	20%
Total	2554	2291	7562	15%	13,5%

En 2009, la proportion de mouvements en sens inversé est conforme à l'hypothèse de calcul du PEB (ajout de 20 % de mouvements inversés, ce qui correspond à 16,7 % du total des mouvements).

5.1.2. Aéroport de Liège

5.1.1.1. Dépassements du L_{Amax} et contrôle du L_{den}

	Nombre de dépassements tolérés	Nombre de jours où le nombre de dépassements tolérés est dépassé	Nombre de dépassements de plus de 6 dB(A)	Contrôle du L_{den}
Janvier	7	9	8	OK
Février	7	6	4	OK
Mars	7	6	3	OK
Avril	7	8	5	OK
Mai	6	8	6	OK
Juin	6	7	7	OK
Juillet	6	19	19	OK
Août	6	15	11	OK
Septembre	6	8	13	OK
Octobre	6	14	15	OK
Novembre	7	20	14	OK
Décembre	7	18	14	OK

Nombre maximum de dépassements par jour :

- en janvier, on compte jusqu'à 16 dépassements le même jour;
- en février, on compte jusqu'à 20 dépassements le même jour;
- en mars, on compte jusqu'à 19 dépassements le même jour;
- en avril, on compte jusqu'à 17 dépassements par jour;
- en mai, on compte jusqu'à 37 dépassements le même jour;

- en juin, on compte jusqu'à 27 dépassements le même jour;
- en juillet, on compte jusqu'à 18 dépassements le même jour;
- en août, on compte jusqu'à 29 dépassements le même jour;
- en septembre, on compte jusqu'à 16 dépassements le même jour;
- en octobre, on compte jusqu'à 18 dépassements le même jour;
- en novembre, on compte jusqu'à 24 dépassements le même jour;
- en décembre, on compte jusqu'à 25 dépassements le même jour;

Dépassements supérieurs à 6 dB(A) :

1^{er} trimestre

En janvier :

- 6 dépassements de 6.1 dB(A) à 8 dB(A) sont liés aux passages de B747-200 ;
- 2 dépassements respectivement de 7.6 dB(A) et 7.7 dB(A) sont liés aux passages d' A124.

En février :

- 4 dépassements de 6.3 dB(A) à 8.2 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;

En mars :

- 3 dépassements de 6.4 dB(A) à 8.7 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;

2^{ème} trimestre

En avril :

- 4 dépassements de 6.4 dB(A) à 7.9 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 1 dépassement de 15.3 dB(A) est lié au passage d'un B463.

En mai :

- 3 dépassements de 6.2 dB(A) à 8.3 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 3 dépassements de 7 dB(A) à 8.10 dB(A) sont liés au passage d'un A124.

En juin :

- 5 dépassements de 6.3 dB(A) à 16.7 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 1 dépassement de 7.3 dB(A) est lié au passage d'un B747-100;
- 1 dépassement de 8.10 dB(A) est lié au passage d'un AN12.

3^{ème} trimestre

En juillet :

- 18 dépassements de 6.1 dB(A) à 10.1 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 1 dépassement de 6.3 dB(A) à 01h56 est lié au passage d'un A124.

En août :

- 11 dépassements de 6.1 dB(A) à 9.3 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;

En septembre :

- 13 dépassements de 6.2 dB(A) à 9.5 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;

4^{ème} trimestre

En octobre :

- 15 dépassements de 6.1 dB(A) à 11.1 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;

En novembre :

- 13 dépassements de 6.2 dB(A) à 11.8 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 1 dépassement de 7.3 dB(A) est lié au passage d'un B747-100.

En décembre :

- 13 dépassements de 6.1 dB(A) à 14.9 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 1 dépassement de 6.1 dB(A) est lié au passage d'un MD11.

Contrôle du L_{den} :

Les valeurs de L_{den} sont inférieures aux limites de zone.

5.1.2.2. Mouvements en sens inversé

	Nombre de mouvements en sens inversé		Pourcentage de mouvements en sens inversé
	Arrivées	Départs	
Janvier	162	116	10%
Février	234	216	15%
Mars	561	479	25%
Avril	792	736	42%
Mai	452	471	24%
Juin	934	856	44%
Juillet	222	199	10%
Août	172	164	9%
Septembre	749	698	37%
Octobre	566	545	23%
Novembre	25	33	1.5%
Décembre	499	437	22%
Total	5368	4950	22%

En 2009, la proportion de mouvements en sens inversé n'est pas conforme à l'hypothèse de calcul du PEB (ajout de 8 % de mouvements inversés, ce qui correspond à 7,5 % du total des mouvements).

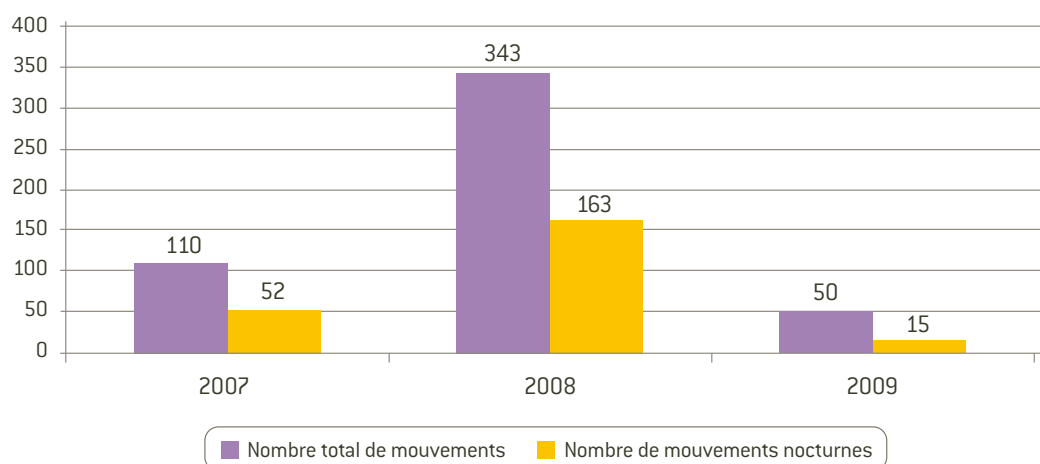
Remarque : contrairement à Charleroi, les vols locaux ne sont pas identifiés dans les statistiques disponibles pour la plateforme de Liège.

5.2. Mouvements nocturnes d'Antonov 124-100 sur l'aéroport de Liège-Bierset

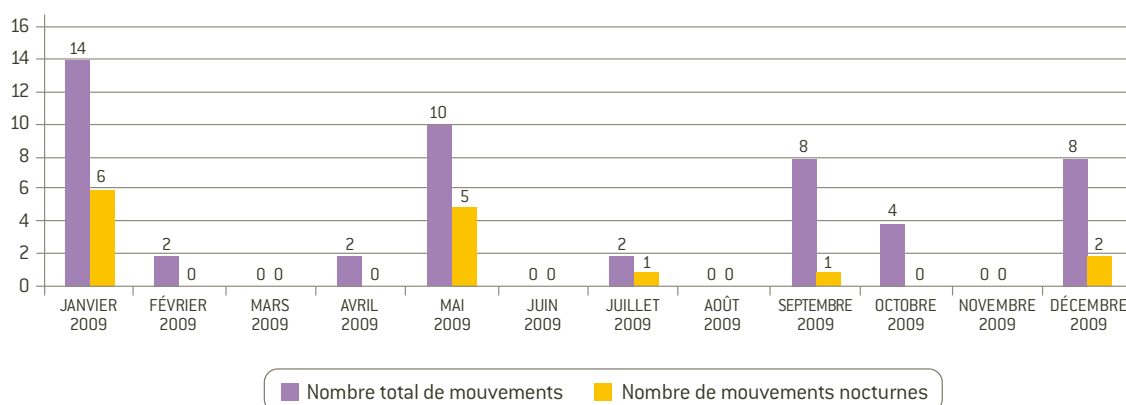
Malgré une nette amélioration de la situation par rapport à 2008, un certain nombre de vols nocturnes d'Antonov 124-100 a de nouveau été constaté en 2009 sur l'aéroport de Liège-Bierset entre 23h00 et 07h00 locales. Après interrogation du logiciel DIAPASON 3D, il apparaît que sur l'ensemble de l'année 2009, 15 mouvements (6 arrivées et 9 départs) ont été réalisés de nuit.

L'Autorité a donc attiré l'attention du Ministre sur ces vols.

**EVOLUTION DU NOMBRE DE MOUVEMENTS D'ANTONOV 124-100 SUR L'AÉROPORT DE LIÈGE-BIERSET
(AOÛT 2007 - DÉCEMBRE 2009)**



**RÉPARTITION MENSUELLE DES MOUVEMENTS D'ANTONOV 124-100 SUR L'AÉROPORT DE LIÈGE-BIERSET
POUR L'ANNÉE 2009**



5.3. Incidence acoustique des trajectoires inhabituelles 2008 et 2009

Le Groupe de travail «procédures et trajectoires» a procédé à une analyse des trajectoires inhabituelles relevées par la SOWAER pour l'ensemble des années 2008 et 2009.

5.3.1. Description de l'analyse

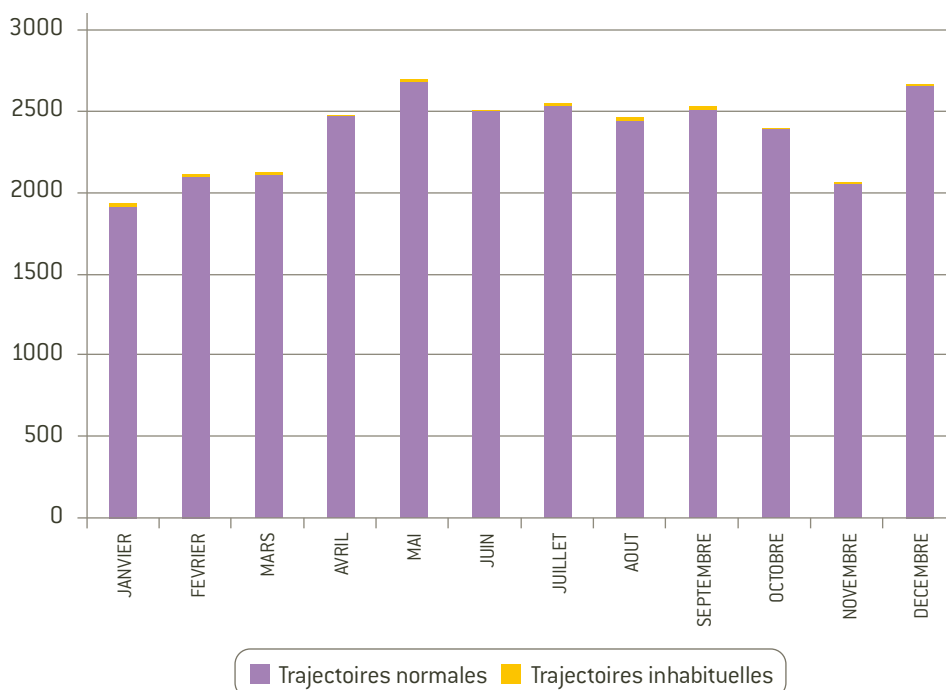
Les trajectoires inhabituelles prises en compte sont celles sélectionnées sur les documents transmis par la SOWAER. Ces documents présentent le chevelu des trajectoires à l'arrivée et au départ sur une période de 15 jours.

5.3.2. Analyse des trajectoires inhabituelles pour 2008

5.3.2.1. Pourcentage de trajectoires inhabituelles pour 2008 sur EBCI

	Aéroport de Charleroi		
	Nombre de mouvements commerciaux	Nombre de trajectoires inhabituelles	Pourcentage de trajectoires inhabituelles (%)
Janvier	1938	13	0,67
Février	2116	14	0,66
Mars	2132	26	1,22
Avril	2487	20	0,80
Mai	2710	31	1,14
Juin	2518	22	0,87
Juillet	2570	34	1,32
Août	2472	32	1,29
Septembre	2546	39	1,53
Octobre	2404	11	0,46
Novembre	2071	18	0,87
Décembre	2674	20	0,75
Total 2008	28638	280	0,98

TRAJECTOIRES NORMALES ET TRAJECTOIRES INHABITUELLES SUR L'AÉROPORT DE CHARLEROI EN 2008



5.3.2.2. Pourcentage de trajectoires inhabituelles pour 2008 sur EBLG

	Aéroport de Liège		
	Total des mouvements commerciaux	Nombre de trajectoires inhabituelles	Pourcentage de trajectoires inhabituelles [%]
Janvier	2335	28	1,19
Février	2334	44	1,88
Mars	2424	45	1,87
Avril	2775	34	1,34
Mai	2337	59	2,52
Juin	2642	66	2,49
Juillet	2857	74	2,59
Août	2679	60	2,23
Septembre	2562	45	1,75
Octobre	2533	44	1,73
Novembre	2327	54	2,32
Décembre	2051	38	1,85
Total 2008	29576	591	1,98

TRAJECTOIRES NORMALES ET TRAJECTOIRES INHABITUELLES SUR L'AÉROPORT DE LIÈGE EN 2008



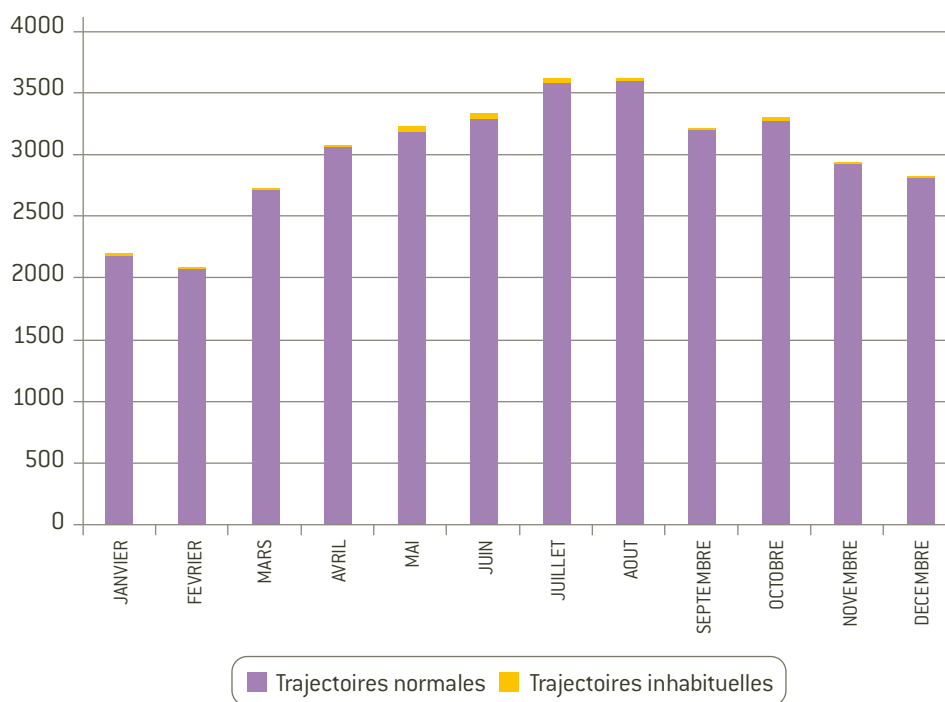
NB : le nombre de trajectoires inhabituelles constatées parmi les vols en sens inversé correspond à la moyenne relative à ces vols (de l'ordre de 20 %).

5.3.3. Analyse des trajectoires inhabituelles pour 2009

5.3.3.1. Pourcentage de trajectoires inhabituelles pour 2009 sur EBCI

	Aéroport de Charleroi		
	Nombre de mouvements commerciaux	Nombre de trajectoires inhabituelles	Pourcentage de trajectoires inhabituelles (%)
Janvier	2188	27	1,23
Février	2074	19	0,92
Mars	2708	37	1,37
Avril	3062	29	0,95
Mai	3182	55	1,73
Juin	3294	54	1,64
Juillet	3587	42	1,17
Août	3595	42	1,17
Septembre	3198	29	0,91
Octobre	3279	45	1,37
Novembre	2916	35	1,20
Décembre	2803	37	1,32
Total 2009	35886	451	1,26

TRAJECTOIRES NORMALES ET TRAJECTOIRES INHABITUELLES SUR L'AÉROPORT DE CHARLEROI EN 2009

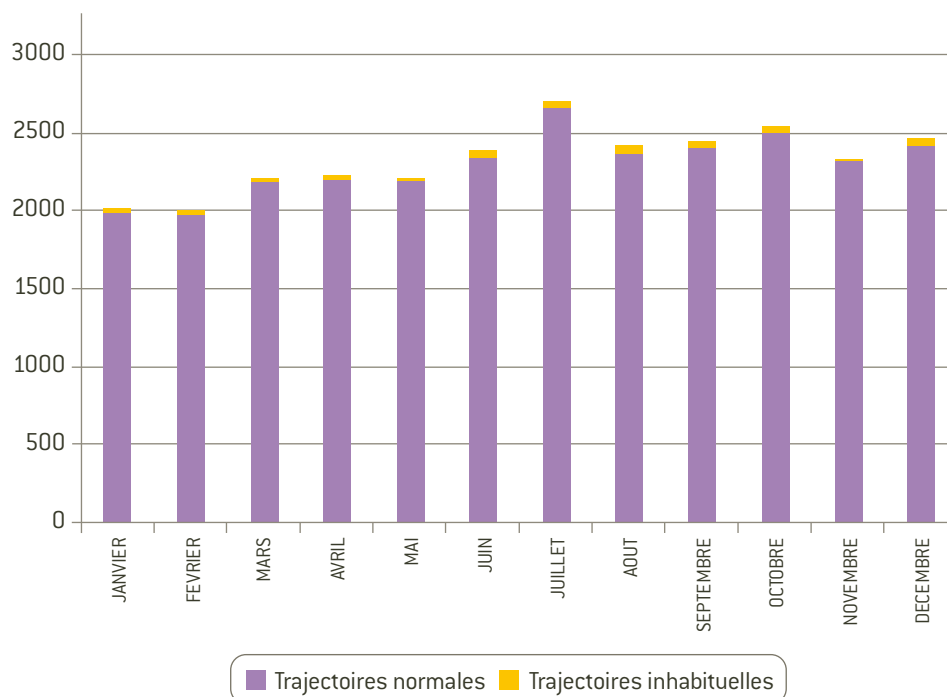


5.3.3.2. Pourcentage de trajectoires inhabituelles pour 2009 sur EBLG

	Aéroport de Liège		
	Nombre de mouvements commerciaux*	Nombre de trajectoires inhabituelles	Pourcentage de trajectoires inhabituelles [%]
Janvier	1983	43	2,17
Février	1978	36	1,82
Mars	2180	33	1,51
Avril	2193	37	1,69
Mai	2188	34	1,55
Juin	2347	41	1,75
Juillet	2656	55	2,07
Août	2363	66	2,79
Septembre	2403	44	1,83
Octobre	2487	58	2,33
Novembre	2318	27	1,16
Décembre	2415	56	2,32
Total 2009	27511	530	1,93

* déterminé sur base de l'interrogation du système DIAPASON 3D, contrairement aux autres tableaux pour lesquels les informations ont été transmises par les gestionnaires d'aéroport.

TRAJECTOIRES NORMALES ET TRAJECTOIRES INHABITUELLES SUR L'AÉROPORT DE LIÈGE EN 2009



5.3.4. Conclusions

L'analyse des trajectoires inhabituelles relevées en 2008 et 2009 montre que celles-ci peuvent être considérées comme un phénomène marginal, de par le faible pourcentage du nombre total de trajectoires de départ et d'arrivée qu'elles représentent (de l'ordre de 1 % à Charleroi et 2 % à Liège).

La plupart de ces trajectoires sont justifiées par la sécurité des vols dans le cadre de mesures prises par le contrôle du trafic aérien pour maintenir une séparation adéquate entre les aéronefs ou pour des raisons météorologiques.

Les trajectoires inhabituelles sont en outre généralement dispersées au travers des zones du PEB, ce qui ne devrait pas induire d'impact acoustique significatif sur les niveaux L_{den} . Tout au plus, pourraient-elles engendrer des dépassements de niveau L_{Amax} . Cet impact éventuel nécessiterait néanmoins une étude plus approfondie.

5.4. Suivi de la situation des riverains et des mesures d'accompagnement

L'examen effectué porte sur les statistiques environnementales relatives aux programmes d'insonorisation et d'acquisition des habitations situées dans les zones du PEB des aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud et ce, pour les exercices 2008 et 2009.

Il convient de noter que tous les chiffres mentionnés ci-dessous sont issus des rapports transmis à l'Autorité par la SOWAER.

5.4.1. Liège

5.4.1.1. Situation

Selon le rapport d'activité 2004 de la SOWAER, le nombre total d'immeubles concernés par les mesures d'accompagnement relatives au PEB est de 11 222 habitations réparties de la manière suivante selon les zones A', B', C' et D' : 566, 1 868, 3 521 et 5 267 immeubles.

5.4.1.2. Insonorisation

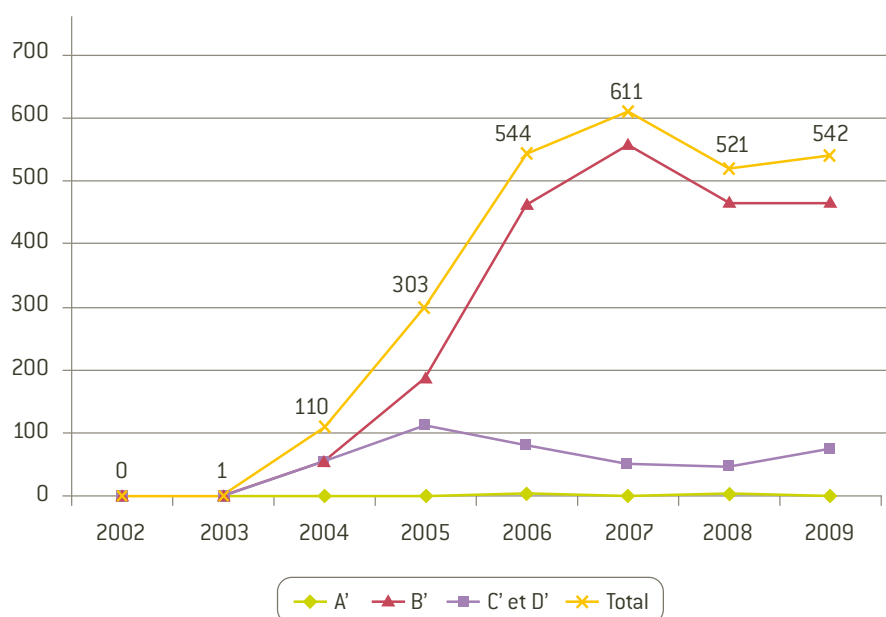
En 2008, 548 nouveaux dossiers ont été acceptés dans la procédure menant à l'insonorisation des habitations, ce qui représente en moyenne 46 nouveaux dossiers par mois. Le nombre total de dossiers ainsi introduits s'élevait fin 2008 à 4 721 pour l'ensemble des zones.

Dans le courant de l'année 2008, 521 habitations ont été insonorisées. Cela représente environ le quart de l'ensemble des chantiers réceptionnés depuis la mise en place des mesures d'accompagnement en 2002, soit un total de 2090 chantiers.

En 2009, le nombre de nouveaux dossiers acceptés dans la procédure menant à l'insonorisation était de 325 (soit une moyenne mensuelle de 27 nouveaux dossiers), ce qui porte à 5046 le nombre total de dossiers entrés dans la procédure depuis la mise en place des mesures d'accompagnement.

Pour 2009, 542 habitations, toutes zones confondues, ont été insonorisées. Le nombre total de chantiers réceptionnés est donc porté à 2632 habitations, ce qui représente près de 52 % des demandes à traiter.

EVOLUTION DU PROGRAMME D'INSONORISATION DES HABITATIONS SITUÉES DANS LES ZONES DU PEB DE L'AÉROPORT DE LIÈGE

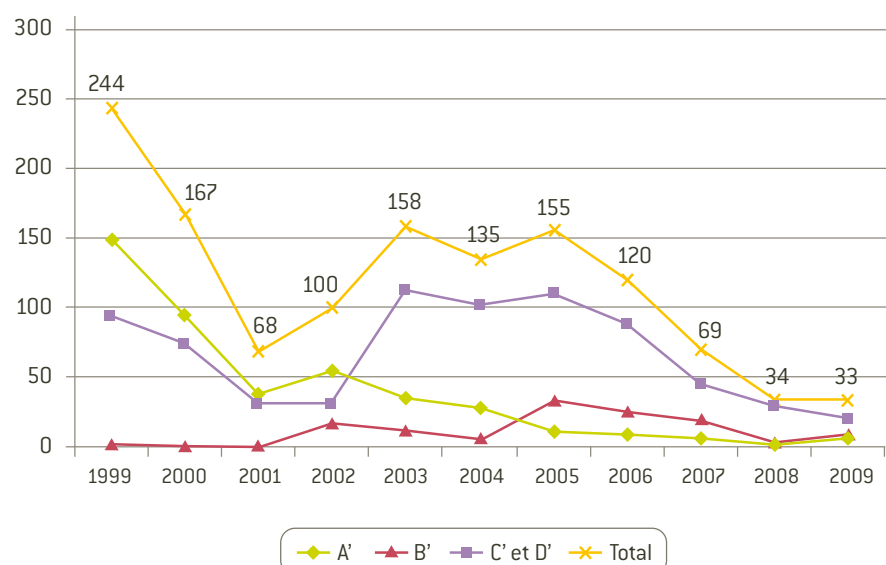


5.4.1.3. Rachat

En 2008, 34 habitations ont fait l'objet d'un rachat. Ce nombre a été maintenu en 2009 puisque 33 habitations ont été rachetées durant cette année. Ce décompte porte à 1283 le nombre d'acquisitions opérées depuis la mise en place de cette mesure en 1999.

Bien que le nombre d'acquisitions immobilières tend à diminuer, le taux annuel moyen d'acquisition reste de l'ordre de 117 rachats par an (contre 135 pour les 9 années allant de 1999 à 2007).

EVOLUTION DU PROGRAMME D'ACQUISITION DES HABITATIONS SITUÉES DANS LES ZONES DU PEB DE L'AÉROPORT DE LIÈGE



5.4.2. Charleroi

5.4.2.1. Situation

Selon le rapport d'activité 2004 de la SOWAER, le nombre total d'immeubles concernés par les mesures d'accompagnement relatives au PEB est de 9 594, soit respectivement pour les zones A', B', C' et D' : 150, 491, 2 861 et 6 092 immeubles.

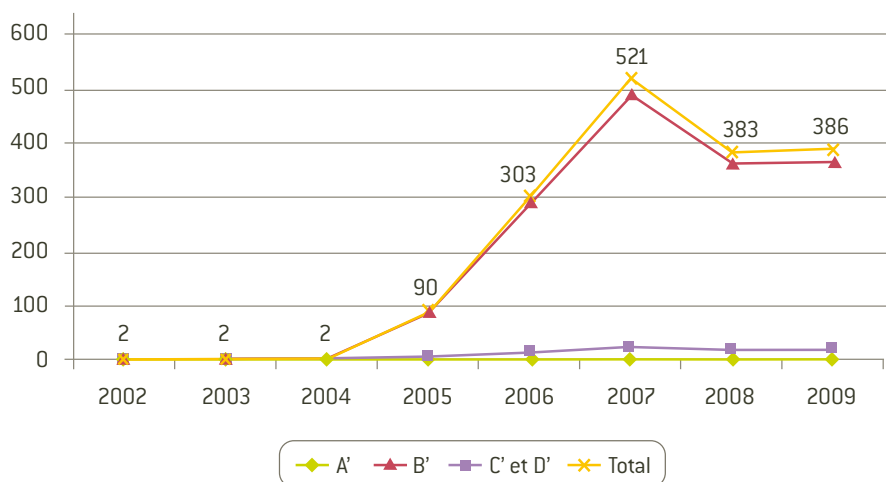
5.4.2.2. Insonorisation

En 2008, 466 nouveaux dossiers d'insonorisation ont été enregistrés pour l'ensemble des zones (soit en moyenne environ 39 nouveaux dossiers par mois), portant de ce fait le nombre total des demandes recevables à 2529.

Au cours de cette même année, 383 chantiers ont été réceptionnés. Ainsi au 31 décembre 2008, le nombre total de chantiers finalisés s'établissait à 1303 habitations.

En 2009, on dénombrait 287 nouveaux dossiers acceptés dans la procédure menant à l'insonorisation, soit 24 nouveaux dossiers par mois, et 386 chantiers étaient réceptionnés. Autrement dit, sur les 2816 demandes recevables qui ont été introduites depuis 2002, 1689 chantiers ont in fine été clôturés. Cela signifie qu'au terme de 2009, près de 60 % des demandes relatives à l'insonorisation des habitations ont été finalisées.

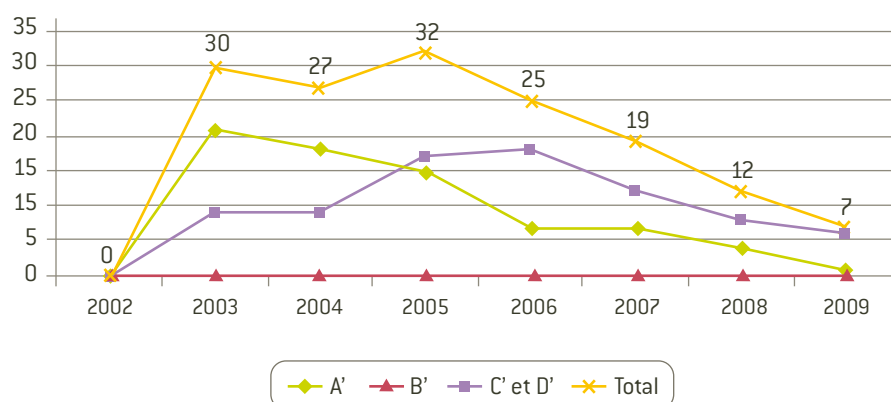
EVOLUTION DU PROGRAMME D'INSONORISATION DES HABITATIONS SITUÉES DANS LES ZONES DU PEB DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI



5.4.2.3. Rachat

En 2008 et en 2009, on dénombrait respectivement 12 et 7 nouvelles acquisitions, portant à 152 le nombre de rachats effectués depuis la mise en place de cette mesure.

EVOLUTION DU PROGRAMME D'ACQUISITION DES HABITATIONS SITUÉES DANS LES ZONES DU PEB DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI



5.4.3. Conclusions

Sur base de l'analyse des statistiques arrêtées au 31 décembre 2009, il s'avère que la situation s'améliore mais l'arriéré reste important. En effet, tant pour les habitations des zones autour de l'aéroport de Liège que de Charleroi, près de la moitié des demandes d'insonorisation ou de rachat entrées dans la procédure a été finalisée. A Liège, près de 80 % des habitations entrées dans la procédure de rachat ont fait l'objet d'une acquisition.

Au 31.12.2009		Liège	Charleroi
Insonorisation	Nombre total de dossiers entrés dans la procédure	5046	2816
	Nombre total d'habitations insonorisées	2632 (soit 52.1 %)	1689 (soit 60 %)
	Nombre de dossiers en cours	2414 (soit 47.8 %)	1127 (soit 40 %)
Rachat	Nombre total de dossiers entrés dans la procédure	1598	253
	Nombre total de rachats	1283 (soit 80.3 %)	152 (soit 60 %)
	Nombre de dossiers en cours	315 (soit 19.7 %)	101 (soit 40 %)

En marge des mesures d'accompagnement relatives aux programmes d'insonorisation et de rachat, des indemnités sont également prévues. Ainsi pour les deux aéroports régionaux, 27 primes ont été versées à des locataires en 2008, contre 23 en 2009. Pour l'ensemble de la période 2008-2009, 3 primes pour troubles commercial et/ou professionnel ont également été versées.

5.5. Avis rendu d'initiative le 07 février 2009 sur les inexactitudes et imprécisions relevées dans les textes législatifs et réglementaires relatifs à la problématique du bruit d'origine aéroportuaire en Région wallonne

5.5.1. Introduction

Dans le cadre de la formulation de ses avis, l'Autorité indépendante a constaté, à maintes reprises, la présence d'inexactitudes ou d'imprécisions dans les textes réglementaires. Il est apparu utile d'alerter à nouveau le gouvernement à ce propos en établissant la liste des inexactitudes ou imprécisions répertoriées dans tous les avis antérieurs publiés par l'Autorité. Pour chaque cas, le cadre législatif est rappelé ainsi que l'avis de l'Autorité.

5.5.2. Relevé des inexactitudes et imprécisions

5.5.2.1. Décret du 1^{er} avril 2004 modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne (Art.1^{er} bis, §4)

- Avis rendu d'initiative le 12 juin 2004 sur le décret du 01 avril 2004 modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne (Rapport d'activité 2004, pp. 33-37).

La formule d'évaluation du quota de bruit par mouvement (QM) est toutefois incorrecte : en lieu et place de

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

il conviendrait d'écrire

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

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

1973 relative à la lutte contre le bruit (Rapport d'activité 2005, pp. 73-79).

Dans son avis du 12 juin 2004, l'Autorité a déjà attiré l'attention sur l'erreur dans la formule reprise au §4 du présent projet de décret : il conviendrait de la remplacer par :

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

5.5.2.2. Projet de décret modifiant les articles 1^{er} bis et 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne (Art.1^{er} bis, §3)

- Avis rendu d'initiative le 17 janvier 2006 sur les articles 1^{er} et 2 du projet de décret modifiant les articles 1^{er} bis et 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne, ainsi que l'article 1^{er} bis, §§ 5, 6 et 7 de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (Rapport d'activité 2005, pp. 73-79).

La définition de l'avion basé n'est toutefois pas suffisamment précise. Elle laisse, en particulier, la possibilité de justifier a posteriori des mouvements opérés en dehors des heures d'ouvertures de l'aéroport.

5.5.2.3. Avant-projet de décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (Art. 1^{er} bis, §4, al. 3)

- Avis rendu le 30 octobre 2003 et relatif à l'avant-projet de décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 (Rapport d'activité 2003, pp. 33-40).

La période permettant l'évaluation du L_{den} pose encore un problème d'interprétation. En effet, le point 4° mentionne une période de 14 jours consécutifs. Dès lors, que signifie au point 8° le dépassement « au moins quatre fois » ? Au moins quatre mesures de quatorze jours ?

5.5.2.4. Avant-projet de décret modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (Art. 1^{er} bis, §4, al. 3)

- Avis rendu le 30 octobre 2003 et relatif à l'avant-projet de décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 (Rapport d'activité 2003, pp. 33-40).

De même, au point 7°, la définition et la nécessité du « calcul intégrant l'anticipation des mouvements présumés d'avions » n'apparaissent pas clairement.

5.5.2.5. Avant-projet de décret modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (Art. 1^{er} bis, §2)

- Avis rendu le 30 octobre 2003 et relatif à l'avant-projet de décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 (Rapport d'activité 2003, pp. 33-40).

L'ACNAW recommande qu'un soin tout particulier soit accordé à la formulation mathématique de ces indicateurs.

5.5.2.6. Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (Art. 1^{er} bis, §4, al. 3 et §7)

Les normes CEI 651 et CEI 804 pour les appareils de classe I (rebaptisées CEI 60651 et CEI 60804 en janvier 1997) ne sont plus disponibles.

Les normes CEI 61672-1 (électroacoustique sonomètres, première partie : spécifications, 2002) et CEI 61672-2 (électroacoustique sonomètres, deuxième partie : essais d'évaluation d'un modèle, 2003) annulent et remplacent les normes CEI 60651 (sonomètres) et 60804 (sonomètres intégrateurs-moyenneurs).

5.5.2.7. Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 (Art. 3) portant exécution de l'article 1^{er} bis, §3, al. 2 à 4, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit

- Dans la loi du 18 juillet 1973 (Art. 1^{er} bis, §4), les valeurs limites relatives aux plans d'exposition au bruit sont exprimées à l'alinéa 2 en L_{den} avec les valeurs suivantes 70 dB(A) L_{den} pour la zone A', 66 dB(A) L_{den} pour la zone B', 61 dB(A) L_{den} pour la zone C' et 56 dB(A) L_{den} pour la zone D'.
- En contradiction avec l'alinéa 2, les valeurs limites relatives aux PEB sont exprimées à l'alinéa 3.8 en

L_{dn} avec les valeurs suivantes 70 dB(A) pour la zone A', 65 dB(A) pour la zone B', 60 dB(A) pour la zone C' et 55 dB(A) pour la zone D'.

Cet avis peut également être consulté en ligne sur le site Internet de l'Autorité : http://www.acnaw.be/opencms/export/sites/be.acnaw/resources/documents_pdf/Avis_20090207.pdf

5.6. Avis rendu sur demande du Gouvernement wallon le 27 avril 2009 sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon remplaçant l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives en matière de nuisances sonores aéroportuaires

5.6.1. Introduction

A la demande du Ministre ayant la gestion aéroportuaire dans ses attributions, l'Autorité indépendante a examiné - en urgence - un projet d'arrêté du Gouvernement wallon remplaçant l'arrêté du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives en matière de nuisances sonores aéroportuaires.

Comme précisé dans l'intitulé et indiqué explicitement dans son article 14, ce projet d'arrêté abroge et remplace l'actuel arrêté «sanctions» du 29 janvier 2004 (et non du 29 avril 2004).

Le présent avis est scindé en trois parties. La première partie reprend les dispositions du projet d'arrêté plus particulièrement examinées par l'Autorité, la deuxième partie contient les commentaires résultant d'une analyse de celles-ci et d'avis antérieurs de l'Autorité tandis que la troisième partie présente les conclusions.

5.6.2. Dispositions particulières du projet d'arrêté

- Le projet d'arrêté est divisé en 8 chapitres (et 16 articles) reprenant successivement *les dispositions générales, la recherche et la poursuite des infractions, l'instruction, la décision, les recours, le montant des amendes, les notifications et les dispositions finales.*

- L'article 2 établit d'emblée une distinction entre le traitement des infractions visées à l'article 6, § 1^{er}, et celles visées à l'article 6, §3, alinéa 2, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne, tel que modifié par les décrets du 08 juin 2001 et du 02 février 2006.
- Les infractions concernées par l'article 6, § 1^{er}, sont [1°] *les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique telle que définie à l'Annexe 16 de la convention OACI*, [2°] *les valeurs maximales de bruit, engendrées au sol, à ne pas dépasser*, [3°] *les restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités des aéronefs en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent*, [4°] *les règles relatives aux essais moteur*, [5°] *les procédures particulières de décollage et d'atterrissage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par ces phases de vol*.
- Les infractions concernées par l'article 6, §3, alinéa 2, sont *les infractions visées à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 1, 2° dont le nombre n'excède pas 5 % du nombre total de mouvements journaliers moyens enregistrés sur l'aéroport au cours des douze derniers mois précédant l'infraction considérée, avec un maximum de 10 dépassements de 6 dB(A) au plus, par période de 24 heures (débutant à 0h00 et se terminant à 23h 59m 59s)*.
- Pour la première catégorie d'infractions, la procédure de recherche et de poursuite est décrite par les articles 2 et 3 du projet d'arrêté et peut donner lieu à une sanction administrative. Pour la seconde catégorie d'infractions, la procédure se caractérise par un simple avertissement notifié au contrevenant.
- Le montant de l'amende est fixé par l'article 12 du projet de décret. Pour les infractions relatives à l'article 6, § 1^{er}, 1°, 3° et 4°, le montant de l'amende est fixé à 200 euros par infraction. Une infraction relative à l'article 6, § 1^{er}, 2°, donne lieu à une amende dont le montant est fixé par un barème. Ce barème conduit à un montant échelonné entre 200 et 3750 euros en fonction de l'importance du dépassement

de la valeur maximale de bruit exprimée en dB(A).

- L'article 12 précise la condition sous laquelle la sanction administrative est infligée dans le cas d'une infraction relative à l'article 6, § 1^{er}, 2°, *(enregistrement du dépassement au droit d'au moins deux sonomètres dont la localisation est fixée par l'arrêté du Ministre ayant la gestion aéroportuaire dans ses attributions. Le montant de l'amende est déterminé par la valeur de bruit la plus élevée enregistrée)*.
- Les dispositions en cas de récidive dans un délai d'un an pour les infractions relatives à l'article 6, § 1^{er}, 1°, 3° et 4°, conduisent à majorer le montant de l'amende du montant de l'amende précédente sans pouvoir dépasser 7500 euros. Pour l'infraction relative à l'article 6, § 1^{er}, 2°, une récidive dans un délai de 24 heures conduit à majorer le montant de l'amende du montant de l'amende précédente sans pouvoir dépasser 7500 euros.
- L'Article 15 précise que le présent arrêté *entre en vigueur en ce qui concerne l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, 10 jours après sa publication au Moniteur belge et en ce qui concerne l'aéroport de Liège-Bierset, le premier jour d'utilisation, par des aéronefs civils, de la piste principale de décollage et d'atterrissage allongée de 413 mètres selon l'arrêté ministériel du 13 septembre 2007 autorisant cet allongement et ratifié par le décret du 17 juillet 2007 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général*.

5.6.3. Commentaires

- L'Autorité considère que la mise en œuvre effective d'un arrêté « sanctions » est un élément important de régulation des nuisances sonores aéroportuaires.
- L'Autorité apprécie la clarté de la présentation du projet d'arrêté.
- L'Autorité recommande que les infractions conduisant à un avertissement fassent également l'objet d'un procès verbal.
- Cette disposition est d'ailleurs prévue dans le décret du 23 juin 1994 (article 6, § 3, alinéa 2).

Elle demande instamment l'envoi systématique d'une copie de ce procès verbal à l'Autorité indépendante [l'article 7 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 prévoyait la disposition suivante : *les données statistiques relatives aux infractions constatées, aux amendes infligées, aux raisons qui ont motivé le directeur général à ne pas donner suite au rapport du fonctionnaire chargé de la surveillance et aux décisions prises par le Ministre sont transmises trimestriellement pour information, à l'autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne*].

- En ce qui concerne les infractions relatives au dépassement des niveaux de bruit admissibles, L'Autorité tient à rappeler une recommandation figurant dans son rapport d'activité 2003 (page 29) : *L'ACNAW considère que l'arrêté «sanctions» doit s'articuler sur le strict respect des limites de niveaux de bruit stipulées dans les décrets existants et qu'en conséquence, aucun dépassement ne peut être toléré, ni a fortiori programmé par le gestionnaire de l'aéroport.*
- Dans le projet d'arrêté, le Gouvernement maintient les dispositions de l'article 2 du décret du 02 février 2006. Ces dispositions ont fait l'objet d'un avis de l'Autorité le 17 janvier 2006 (cf rapport d'activité 2005 - du 1^{er} janvier 2005 au 13 février 2006 -, page 78). Dans cet avis, on épinglera plus particulièrement le point suivant : *En organisant la répartition de dépassements autorisés, l'Autorité estime qu'il est difficile de maintenir que ces dépassements constituent des infractions. Leur sanction par un avertissement est insuffisante si le nombre d'avertissements n'est pas limité.*

Au contraire, l'Autorité considère que ces dépassements sont des infractions, auquel cas le nombre d'avertissements doit être limité et complété d'un système de sanctions décourageant les récidives. Un système de répartition des infractions ne pourrait dès lors être mis en place. L'Autorité estime cependant que le niveau de la sanction doit être proportionnel à l'importance du dépassement et au nombre de récidives éventuelles.

Ces modalités devraient être précisées dans un arrêté d'application.

- L'Autorité considère que le recours à deux sonomètres pour constater une infraction constitue une régression par rapport à la situation antérieure. Cette disposition introduit une tolérance additionnelle alors que le décret se singularise déjà par la notion de «dépassements admissibles». Par ailleurs, une imprécision subsiste à propos du nombre de sonomètres affectés à l'enregistrement de tels dépassements : s'agit-il bien de l'ensemble des sonomètres fixes déployés autour de la plateforme aéroportuaire ? Enfin, l'Autorité attire l'attention du Ministre sur la nécessité d'officialiser les réseaux de sonomètres mis en œuvre dans le cadre de cette procédure.
- Par rapport à l'arrêté de janvier 2004, L'Autorité constate que le montant des amendes pour dépassement des niveaux de bruit est majoré pour des dépassements supérieurs à 3 dB(A). Par contre, les autres infractions donnent lieu à des montants d'amende jugés peu dissuasifs (200 euros) par l'Autorité. Aucun montant n'est prévu pour une infraction relative à l'article 6, § 1^{er}, 5°.
- Les dispositions contenues dans le projet d'arrêté rencontrent, en partie, les recommandations formulées par l'Autorité dans son avis du 04 octobre 2003 à propos d'un avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives (rapport d'activité 2003, page 30) :
 - > *Il nous semblerait opportun de fixer le montant de l'amende en fonction de l'écart de bruit mesuré (bruit mesuré moins bruit admissible) et du nombre d'occurrences de ces dépassements de jour comme de nuit. Nous attirons l'attention sur la nécessité de définir une procédure stricte de relevé des infractions à partir des réseaux de sonomètres.*
 - > *Le plus grand écart entre le bruit mesuré et le bruit admissible localement nous semble être un bon indicateur permettant, avec le nombre de récidives sur la période concernée, l'établissement du montant de l'amende.*

Par ailleurs, il conviendrait de permettre la prise en compte, selon les modalités à définir, de sonomètres mobiles destinés à compléter, le cas échéant, la couverture forcément incomplète du réseau de sonomètres fixes.

- > *Sur base de l'impact du nombre de dépassements nocturnes sur le sommeil des riverains, l'ACNAW recommande d'adopter un tarif progressif pénalisant plus fortement les récidives constatées sur une même période d'observation. Ces prescriptions devraient également s'appliquer aux essais moteurs.*
- L'Article 14 comporte une erreur de date (29 janvier 2004 et non 29 avril 2004).
- L'Autorité s'étonne des dates différées d'entrée en vigueur de l'arrêté pour les deux plateformes aéroportuaires. Elle recommande l'entrée en vigueur simultanée de l'arrêté sur les deux plateformes.

5.6.4. Conclusions

- Le projet d'arrêté «sanctions» va partiellement dans le sens recommandé par l'Autorité depuis de nombreuses années. L'Autorité considère en effet que la mise en œuvre effective d'un arrêté «sanctions» est un élément important de régulation des nuisances sonores aéroportuaires.
- La présentation générale du projet est jugée claire (au travers, notamment, du tableau fixant le barème des amendes pour dépassements des niveaux de bruit).
- Le projet d'arrêté intègre certaines remarques formulées dans le passé par l'Autorité.
- Par rapport à l'arrêté de janvier 2004, le montant des amendes pour dépassement des niveaux de bruit est majoré pour les dépassements supérieurs à 3 dB(A). Par contre, les autres infractions donnent lieu à des montants d'amende jugés peu dissuasifs par l'Autorité.
- L'Autorité considère que toute infraction constatée doit donner lieu à une sanction. Cette remarque s'applique, en particulier, à l'infraction relative à l'article 6, § 1er, 5°.

- L'Autorité demande instamment que la rédaction d'un procès-verbal s'applique à toute infraction (y compris celles donnant lieu à un avertissement) et qu'une copie du procès-verbal soit systématiquement transmise à l'Autorité (une disposition similaire était initialement prévue dans l'article 7 du décret du 29 janvier 2004).
- L'Autorité considère que le recours à deux sonomètres pour constater une infraction concède un degré de tolérance supplémentaire venant s'ajouter aux dépassements qualifiés d'admissibles. Un dépassement sur un seul sonomètre devrait constituer une infraction donnant lieu à sanction.
- L'Autorité alerte le Ministre sur la nécessité d'officialiser les deux réseaux de sonomètres dans les meilleurs délais.
- Enfin, l'Autorité s'étonne des dates différées d'entrée en vigueur des dispositions contenues dans le projet d'arrêté et recommande une mise en œuvre simultanée de l'arrêté sur les deux plateformes.

Cet avis peut également être consulté en ligne sur le site Internet de l'Autorité : http://www.acnaw.be/opencms/export/sites/be.acnaw/resources/documents/pdf/Avis_20090427.pdf

5.7. Synthèses des rencontres du groupe de travail «procédures et trajectoires» avec la SOWAER sur la problématique des déviations de trajectoires

5.7.1. Réunion du 04 mars 2009

L'ordre du jour était le suivant :

- Présentation des objectifs du groupe de travail «procédures et trajectoires» (GT P&T);
- Description de la méthode de travail du GT P&T;
- Définition SOWAER d'une trajectoire inhabituelle;
- Différences possibles d'interprétation entre SOWAER et ACNAW;
- Intégration d'une synthèse des résultats de l'analyse GT P&T dans le rapport d'activité 2008 de l'ACNAW.

5.7.1.1. Définition SOWAER d'une trajectoire inhabituelle

Sont repris dans le rapport de la SOWAER tous les appareils commerciaux volant en dessous de 4000 pieds dont la trajectoire vue du sol aurait pu être identifiée comme inhabituelle.

5.7.1.2. Différences d'interprétation entre SOWAER et ACNAW

Des trajectoires ayant donné lieu à des interprétations différentes ont été réexaminées ensemble.

Il est apparu après examen en fonction de la définition donnée par la SOWAER que les différences d'interprétation, qui reposaient sur d'autres critères (le GT P&T ayant utilisé essentiellement les publications des procédures) n'étaient pas justifiées, ceci démontrant l'importance de la détermination de critères clairs pour effectuer la sélection.

5.7.1.3. Intégration d'une synthèse des résultats de l'analyse GT P&T dans le rapport d'activité 2008 de l'ACNAW

Les membres de l'ACNAW présents ont confirmé que leur intention était de publier une synthèse de leurs analyses portant sur une première période d'examen (deux mois).

Une telle synthèse permettra de resituer la problématique des trajectoires inhabituelles, dont le nombre est très réduit, dans le contexte du total des mouvements commerciaux effectués sur les deux plateformes aéroportuaires.

L'Autorité préconise la mise au point d'un système de détection automatique des trajectoires inhabituelles. Des propositions en ce sens seront faites ultérieurement.

En fin de réunion, il a été conclu que des réunions telles que celles-ci étaient particulièrement utiles et devaient avoir lieu à intervalle régulier, en plus des contacts téléphoniques fréquents durant les réunions du GT P&T.

5.7.2. Réunion du 27 novembre 2009

Cette réunion avait pour objectif d'examiner la possibilité de sécuriser la procédure en rendant automatique la sélection des trajectoires inhabituelles via la définition de volumes de détection.

5.7.2.1. Introduction

De manière à initier la discussion, l'ACNAW a brièvement présenté ses attentes et remarques à propos des futurs volumes de détection à définir pour les procédures standard propres à chaque plateforme.

5.7.2.2. Discussion sur base d'un cas pratique

Les trajectoires inhabituelles au décollage et en approche en 23L ont été examinées pour la période du 01 au 15 novembre 2009 sur EBLG.

Décollage en 23L

Les zones de bruit correspondent à la projection au sol du bruit généré par type d'appareil et pondéré en fonction des particularités du trafic.

Il existe un décalage entre les procédures publiées et les trajectoires moyennes réellement empruntées par les appareils, ce décalage a été pris en compte lors de l'élaboration des zones de bruit. C'est pourquoi il est difficile de baser la définition des volumes de détection exclusivement sur les procédures publiées.

Les trajectoires inhabituelles sélectionnées actuellement sont celles qui s'écartent latéralement de manière significative des zones de bruit. Un éventuel écart vertical n'est ici pas détecté.

Pour tenir compte de cet écart, une limite verticale basse pourrait être définie comme correspondant à une pente de $5,8^\circ$ à partir du seuil de piste.

La tolérance latérale a été délimitée empiriquement par un gabarit dessiné sur base des zones de bruit et donc des trajectoires moyennes réellement empruntées. Il a été vérifié que les limites ainsi dessinées permettent de détecter les mêmes trajectoires que celles sélectionnées manuellement.

Approche en 23L

De la même manière que pour la procédure au décollage, un cône de détection a été dessiné de part et d'autre de l'axe de l'ILS de manière à détecter les trajectoires qui s'en écartent latéralement de manière significative. La limite verticale basse du volume de détection correspondrait à la pente de l'ILS (3°) moyennant une légère tolérance (à définir).

La même méthodologie sera suivie pour la définition de tels volumes de détection à Charleroi.

5.7.2.3. Conclusions

La SOWAER établira le relevé des coordonnées des segments délimitant les volumes de détection et les communiquera à l'ACNAW. Ces volumes devront être testés sur plusieurs périodes avant validation.

La SOWAER investiguera les possibilités techniques d'importer ces segments comme objets prédéfinis dans le logiciel de visualisation et de tenir compte de l'altitude dans la définition des volumes de détection.

5.7.3. Réunion du 02 février 2010

Cette réunion avait pour objectif de poursuivre le travail entamé lors de la séance conjointe du 27 novembre 2009 à propos de la mise en place de volumes de détection automatique des trajectoires inhabituelles (TI) sur Liège et Charleroi.

5.7.3.1. Liège

Procédures en 23L

La SOWAER a déterminé les coordonnées Lambert des différents segments délimitant les volumes de détection définis lors de la séance du 27 novembre 2009 (atterrissages et décollages en 23L sur EBLG). Ces différents segments peuvent être visualisés dans le logiciel ad hoc.

Les volumes ainsi déterminés ont été validés en comparant les trajectoires inhabituelles identifiées de manière manuelle et de manière automatique, sur la première quinzaine de janvier 2010.

Dans un premier temps, ces deux volumes seront maintenus tels quels et testés au fil des prochaines quinzaines. Par la suite, quelques modifications pourraient être envisagées de manière à affiner les volumes de détection selon les cas particuliers rencontrés.

Une vérification manuelle sera temporairement maintenue après chaque traitement automatique.

Procédures en 05R

Les volumes de détection relatifs aux atterrissages et décollages en 05 ont été définis de manière à intercepter, au décollage, toute trajectoire sous 4000 pieds qui dévie du virage standard de la procédure.

Les trajectoires des mois d'avril et de septembre 2009 ont servi de base pour définir le volume d'approche en 05. Les limites de ce volume ne dépassent pas les contours de la zone D du PDLT et ce, pour tenir compte de la perception au sol de ces TI uniquement à l'intérieur des zones du PDLT.

5.7.3.2. Charleroi

Procédures en 25

La SOWAER a défini les volumes de détection relatifs aux atterrissages et décollages en 25. Les différents segments constituant ces volumes peuvent être visualisés par le logiciel ad hoc. Ces volumes ont été testés avec les trajectoires de la première quinzaine de janvier 2010.

Procédures en O7

Des volumes de détection relatifs aux atterrissages et décollages en O7 ont été définis.

5.7.3.3. Conclusion et suivi des travaux

Les volumes de détection concordent avec les critères de sélection manuelle utilisés précédemment et ont été déterminés de façon à être les plus simples possibles. Ils seront testés à l'occasion de l'identification des TI pour chaque nouvelle quinzaine de 2010. Les cas particuliers seront identifiés et listés afin d'affiner ultérieurement le modèle.

Une réflexion est en cours afin d'intégrer la troisième dimension. Les solutions techniques semblent possibles mais leur coût devra être pris en considération avant implémentation dans le système.

Il est souhaitable qu'un rapport permettant de visualiser les TI puisse être généré de manière automatique.

5.8. Compte rendu de la rencontre avec Belgocontrol

5.8.1. Introduction

L'objectif de cette rencontre était de prendre connaissance du rôle joué par Belgocontrol en matière de gestion environnementale. L'exposé présenté s'est donc naturellement articulé autour de deux points : la fonction de Madame Peeters (Aviation Environmental Adviser) et de manière plus générale, le point de vue de Belgocontrol à propos de l'impact de l'aviation sur l'environnement.

Bien que sa mission première soit d'assurer la sécurité, la fluidité et l'efficacité du trafic civil dans l'espace aérien belge, Belgocontrol a cependant la volonté de participer de manière proactive à la recherche de moyens, procédures et techniques permettant de limiter l'impact de l'aviation sur l'environnement.

Belgocontrol cherche à agir sur les principales nuisances environnementales engendrées par l'aviation que sont le bruit, la pollution de l'air à proximité des aéroports, et les émissions de gaz à effet de serre impliqués dans les changements climatiques.

5.8.2. Les mesures environnementales

Les mesures environnementales appliquées par Belgocontrol intègrent impérativement le respect des missions de base qui lui sont dévolues : la sécurité et la fluidité du trafic. Ces mesures sont listées ci-dessous.

1. **CDM - Collaborative Decision Making** : Ce système, basé sur un échange continu d'informations entre les différents acteurs du secteur aéronautique, permet d'améliorer sensiblement la gestion du trafic aérien notamment en terme de temps d'attente.
2. **Direct routings** : Quand le trafic le permet, le contrôle aérien autorise des trajectoires directes, avec pour effets une économie de temps de vol, de carburant et une limitation des émissions polluantes.
3. **FUA - Flexible Use of Airspace** : Il s'agit d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien national par une meilleure coordination des utilisateurs civils et militaires. Lorsque les zones militaires sont libres de toute activité, l'aviation civile est autorisée à les traverser, réduisant ainsi les distances de vol avec tous les avantages induits.
4. **Limitation du nombre d'avions en attente sur la piste pendant la nuit** : Cette restriction vise à réduire le bruit à la source. A Brussels Airport, dans certaines circonstances, de nombreux aéronefs en attente sur les taxiways engendraient un niveau de bruit élevé. Le nombre d'avions au roulage ne peut dépasser 4 avions avec un maximum de 3 avions au point d'attente pendant la nuit.
5. **Utilisation préférentielle de piste** : Une utilisation préférentielle des pistes est appliquée à Brussels Airport.
6. **Communication** : Belgocontrol participe au groupe de travail "Comité de pilotage", fournit les données radar à la Région wallonne et informe la SOWAER sur différents événements dont les déviations de trajectoires. Par ailleurs, un effort particulier d'information interne est réalisé au sujet de l'intérêt des différentes procédures visant à réduire les nuisances environnementales.

Les contrôleurs aériens y sont notamment sensibilisés à travers leur formation, afin de leur permettre de mieux appréhender l'importance de ces procédures.

5.8.3. Participation de Belgocontrol

Les projets auxquels Belgocontrol participe afin d'améliorer les procédures opérationnelles en vigueur sur les aéroports wallons sont :

1. **A-MAN – Arrival MANager** : Il s'agit d'un logiciel visant à améliorer la planification des vols par la combinaison de données provenant de plusieurs centres de contrôle. Ceci permet d'ajuster la vitesse de l'avion en temps réel pour affiner les séquences d'arrivée du trafic.

2. **FABEC [Functional Airspace Blocks] & BARE [Belgium Airspace Reorganisation]** : Ces projets, impliquant les pays de l'Europe Centrale (FABEC) d'une part et la Belgique (BARE) d'autre part, visent à restructurer les espaces aériens afin d'en améliorer la gestion.

Le projet BARE propose d'étendre le volume de compétence de Belgocontrol du FL250 au FL315, afin d'optimiser les profils de vol.

3. **P-RNAV – Precision aRea NAVigation** : Les procédures P-RNAV garantissent une plus grande précision lors des procédures de départ et d'approche, ce qui permet une plus grande concentration des trajectoires. Cependant, tous les avions ne sont pas encore équipés de ce système de navigation. Provisoirement, il est donc nécessaire de maintenir parallèlement des procédures conventionnelles.

4. **CDA – Continuous Descent Approach** : Une descente conventionnelle s'effectue avec plusieurs paliers de descente, à un régime moteur non optimal.

Une approche en descente continue permet à l'appareil de rester plus longtemps à haute altitude (meilleur rendement moteur, moins de carburant consommé, moins d'émissions, moins de bruit au sol) et de descendre sans palier jusqu'à interception de l'ILS, bien qu'un palier de stabilisation reste souvent nécessaire.

Les diminutions en termes de bruit et d'émissions

sont significatives en amont du point d'interception de l'ILS.

A l'heure actuelle, à Charleroi, un pilote peut demander au contrôle l'autorisation de gérer lui-même de manière optimale sa trajectoire, dans certaines limites, et effectuer une CDA. Cette autorisation sera accordée par le contrôleur dans la mesure du possible. A noter que si la réorganisation de l'espace aérien se réalise, le pourcentage de CDA pourrait augmenter sensiblement.

Une mesure environnementale engendre généralement un ensemble de bénéfices (par exemple, la descente continue engendre moins de bruit et moins d'émissions), mais ce n'est pas toujours le cas. Contourner une zone pour la protéger du bruit revient à consommer plus de carburant et à émettre plus de polluants atmosphériques.

5.8.4. Conclusions

Belgocontrol participe à la recherche de solutions pour minimiser l'impact du secteur aéronautique sur l'environnement et cherche à intégrer l'environnement dans les procédures de vol, mais jamais au détriment de la sécurité des vols et de la capacité du trafic qui restent ses objectifs prioritaires.

5.9. Compte rendu de la visite à l'ACNUSA

Dans un souci de maintien du dialogue instauré entre les Autorités française et wallonne pour le suivi et le contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, les membres de l'ACNAW se sont rendus à Paris pour rencontrer les membres de l'ACNUSA.

Cette journée avait pour objectif d'échanger les points de vue et les expériences développées par chacune des Autorités selon leurs spécificités.

Lors de cette rencontre, les thèmes suivants ont été abordés et discutés :

5.9.1. L'évaluation des chartes environnementales

La première charte environnementale française a été élaborée par l'aéroport de Strasbourg, à l'initiative des gestionnaires d'aéroport suite à la demande de riverains souhaitant être associés à la gestion de l'aéroport.

Ces chartes constituent un engagement moral de la part des différents partenaires (y compris les riverains) quant à la gestion de l'environnement aéroportuaire au sens large. En effet, au-delà du seul aspect bruit qui préoccupe actuellement les deux Autorités, ces chartes proposent des actions concrètes à mener dans tous les secteurs de l'environnement : eau, sol, air, etc. Ces chartes ne sont cependant pas contraignantes et le non-respect des engagements pris n'induit aucune sanction à l'encontre des personnes responsables. L'ACNUSA n'intervient pas dans le processus d'élaboration de telles chartes, mais elle est présente au moment de leur signature.

Les chartes ont généralement une durée de vie de 5 ans, et font l'objet d'une évaluation, voire d'un ajustement, à mi-parcours. Parallèlement, un document technique appelé «code de bonne conduite» est également élaboré et engage les professionnels du secteur.

Les chartes offrent le double avantage d'offrir aux différents partenaires un lieu de concertation et de dialogue, et de permettre la participation et la sensibilisation des riverains aux réalités aéroportuaires.

Les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) sont des assemblées au sein desquelles sont représentés les associations de riverains, les élus et les professionnels de l'aéronautique. Elles ont notamment pour tâche de remettre des avis sur ces chartes, avis généralement suivis par le préfet concerné. Ces commissions permettent également aux riverains de solliciter la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) afin de réaliser diverses études. Elles sont consultatives.

5.9.2. Le suivi des recommandations de l'ACNUSA

De manière globale, les recommandations de l'ACNUSA sont suivies à près de 80%.

Des tableaux de suivi annuels sont élaborés, notamment par la DGAC, et font l'objet d'échanges avec l'Autorité.

L'ACNUSA note cependant que les délais de mise en œuvre sont très longs. Dans le cadre des débats parlementaires qui ont eu lieu ces dernières années apparaît le souhait d'une officialisation d'un délai maximum.

5.9.3. Les volumes de protection environnementale

Des Volumes de Protection Environnementale (VPE) ont été mis en place sur les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly en 2003. Ils ont pour but de contenir le trafic de manière à éviter la dispersion des vols ainsi que le survol des zones les plus densément peuplées au voisinage de ces deux aéroports. Le non-respect de ces volumes peut être sanctionné d'une amende.

Ces VPE ont été calculés sur base des trajectoires réellement réalisées par 95 % du trafic. Ils ont été officialisés dans les publications aéronautiques et sont inclus dans un arrêté de restriction. Suite à la définition de ces VPE et à la mise en place d'un système d'amendes sanctionnant les écarts tant latéraux que verticaux, la quasi-totalité du trafic se retrouve aujourd'hui à l'intérieur de ces VPE. Seuls les décollages sont sanctionnés. Les VPE ont depuis la loi «Transports ferroviaires du 8 décembre 2009» une définition législative.

Ces volumes sont construits de telle manière qu'il existe des « portes » de sortie ou d'entrée que les appareils doivent emprunter. Il est cependant possible de quitter ou d'entrer dans le VPE en dehors de ces « portes » moyennant le respect de certaines conditions : une instruction du contrôle aérien, condition météo, FL 60 atteint dans certain cas. En cas de manquement, la compagnie aérienne est sanctionnable sauf si la trajectoire suivie résulte d'une instruction ou d'un accord de la part du contrôle aérien.

Il convient de noter qu'en raison de la densité du trafic et des populations survolées, les approches à vue ne sont pas autorisées sur les aéroports parisiens.

5.9.4. Les amendes et les sanctions des dépassements sonométriques

Le système de sanctions français n'est pas basé sur les dépassements sonométriques mais repose sur les écarts de trajectoires, des quotas de bruit, des créneaux horaires, ...

Le relevé des trajectoires non conformes est effectué par un agent assermenté de la DGAC. L'instruction des manquements constatés conduit à vérifier, notamment, si la déviation de trajectoire a bien été induite par un ordre du contrôle aérien ou non.

Près de 30 % des écarts de trajectoires constatés sont liés à un ordre du contrôle (raisons : météo, péril aviaire...). A l'issue de l'instruction, un procès-verbal est rédigé.

Jusqu'à présent, le rapport d'instruction était présenté devant la commission nationale de prévention des nuisances (CNPN), constitué de représentants de l'Etat, du domaine aéronautique et des associations de l'environnement.

La CNPN propose le montant de l'amende à l'ACNUSA et aux compagnies. L'ACNUSA prend la décision de sanction susceptible de recours devant le Conseil d'Etat.

A partir du 01 avril 2010, la CNPN disparaît. Dorénavant l'ensemble de la procédure est entre les mains de l'Autorité. Mais pour l'exercice de son pouvoir de sanction l'Autorité bénéficie du concours de sept membres associés : deux représentants des professions aéronautiques, deux représentants d'associations de riverains d'aérodromes, un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national, un représentant d'activités riveraines des aérodromes impactées par l'activité aéroportuaire, un représentant du ministre chargé de l'aviation civile. Ces membres associés et leurs deux suppléants respectifs sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable. Les membres associés participent à la séance mais ne participent pas aux délibérations et ne prennent pas part au vote.

En 2010, l'instruction et la procédure devant l'Autorité seront précisées par un décret d'application en Conseil d'Etat ainsi que dans le règlement intérieur de l'ACNUSA qui sera désormais publié au Journal Officiel. La nouvelle procédure introduit la possibilité d'un classement sans suite à l'issue de l'instruction dès lors que les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ou que ceux-ci ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction.

Par ailleurs la loi crée un rapporteur permanent chargé de notifier le dossier complet d'instruction à la personne concernée et de présenter ce dossier lors de la réunion plénière de l'Autorité.

5.9.5. L'état d'avancement de l'étude épidémiologique DEBATS

L'ACNUSA a initié, en partenariat avec la Direction Générale de la Santé, une étude épidémiologique appelée "Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé" (DEBATS), de façon à identifier les effets du bruit des aéronefs sur la santé des riverains sur base d'une étude scientifique.

L'ACNAW a exprimé le souhait d'être informée de l'évolution de ce projet et a proposé d'y collaborer le cas échéant.

5.9.6. L'aide à l'insonorisation et la mise en œuvre du principe d'égalité en Région wallonne

Le système français d'aide à l'insonorisation est financé par la Taxe sur les Nuisances Sonores Aéroportuaires (TNSA). Pour chaque aéroport, cette taxe est incluse dans le prix du billet et est payée par les compagnies aériennes. Elle est reversée au gestionnaire d'aéroport qui gère son utilisation (aides versées en 2008 : environ 2.800.000€) sur la base des décisions des CCAR (Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains).

L'ACNAW a de son côté présenté le système d'aide à l'insonorisation en Région wallonne ainsi que l'application du «principe d'égalité».

5.9.7. Les actions à envisager au niveau européen

Les deux Autorités conviennent de mener une action commune auprès de la Commission européenne afin de se faire connaître et de la sensibiliser sur le rôle des Autorités de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Les thèmes préoccupant les Autorités de contrôle sont : la problématique des vols de nuit, l'interdiction des vols d'avions les plus bruyants du chapitre 3 de l'Annexe 16 de l'OACI, la révision de la Directive européenne 2002/30/CE ou encore le risque de voir disparaître les mesures de gestion du bruit au profit de celles relatives à la qualité de l'air.

En 2010, l'ACNUSA entamera une veille législative parlementaire et européenne afin de faire preuve de proactivité en ce sens.

Les deux Autorités conviennent de travailler conjointement au développement de projets à porter au niveau européen et envisagent dans ce cadre une visite commune au siège de la Commission.

5.9.8. L'extension des compétences de l'ACNUSA

Courant 2010, l'ACNUSA devrait voir ses compétences élargies au contrôle de la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports. A cet effet, deux membres compétents dans ce domaine viendront compléter l'équipe actuelle.

5.9.9. Aide à la visualisation des trajectoires

L'Autorité française dispose de divers outils permettant la visualisation des trajectoires réellement volées.

Via le système JANUS, les Aéroports de Paris (ADP) compilent par semaine les informations trajectographiques et acoustiques relatives aux plateformes parisiennes et alentours. Seuls les aéronefs IFR en dessous de 20 000 pieds y figurent. Ces données sont ensuite transmises aux services techniques de l'ACNUSA pour analyse.

Le système VITRIL est un système d'information au public disponible pour le trafic parisien. Cet outil est consultable au sein des maisons de l'environnement

et des mairies qui en font la demande. Il nécessite toutefois l'assistance d'un manipulateur formé à l'utilisation du logiciel. Les informations ne sont pas livrées en temps réel pour répondre aux exigences formulées par le Service Général de la Défense Nationale (SGDN).

Ces deux systèmes sont propres aux aéroports parisiens. Les autres plateformes françaises sont toutes équipées d'un système de suivi qui leur est propre. L'Autorité a accès à l'information générée par ces différents outils.

5.10. Synthèses des rencontres du groupe de travail «communication» avec la SOWAER sur la mise en place d'une nouvelle charte environnementale

5.10.1. Réunion du 08 septembre 2009

Cette réunion avait pour objectif un échange de vue sur la mise en place d'une charte environnementale propre aux aéroports wallons. A cette occasion, le projet du nouveau site Internet de la SOWAER ainsi qu'un projet de nouveau module de visualisation des trajectoires ont été présentés.

5.10.1.1. Charte environnementale

Rappel du contexte

Dans un premier temps, l'historique et le contexte de la démarche ont été rappelés par l'ACNAW.

Les éléments suivants ont, entre autres, été abordés:

- le développement aéroportuaire et le développement de la capacité environnementale,
- la perspective historique,
- les objectifs à privilégier,
- les motivations d'une charte,
- les 4 étapes de la mise en place d'une charte,
- le comité d'accompagnement et le suivi d'une charte.

Tout en laissant place aux échanges de points de vue, l'ACNAW conclut par les recommandations suivantes :

- fixer des échéances,
- capitaliser sur ce qui est déjà réalisé,
- apporter une attention particulière à la communication.

Echanges et discussion

Quelques points parmi ceux listés dans la Déclaration de Politique Régionale (DPR) 2009-2014 ont été évoqués comme éléments importants pour alimenter une future charte wallonne :

- poursuivre la concertation constructive avec l'ACNAW en vue d'assurer la mise en œuvre de ses recommandations,
- promouvoir l'accès à l'information environnementale à destination des riverains et des administrations communales,
- réaliser un bilan carbone des deux aéroports et de leurs activités, et les comparer aux aéroports voisins dans un rayon de 600 km,
- mettre en œuvre un dispositif de sanctions applicables aux infractions visées par le Décret du 23 juin 1994.

Selon la SOWAER, certains riverains font état de leurs inquiétudes vis-à-vis du coût des mesures d'accompagnement à supporter par la collectivité d'une part, et du développement à long terme des aéroports (infrastructures, trafic, bruit perçu...) d'autre part. Les riverains sont demandeurs d'informations (en ce compris les informations à caractère économique). A noter à ce propos une publication récente (Working Paper n°158, mars 2009) de la Banque Nationale de Belgique consacrée au volet économique du transport aérien et des activités aéroportuaires en Belgique.

Concernant le bilan carbone, l'Institut Scientifique de Service Public (ISSEP) a mené une première campagne de mesures relatives à la qualité de l'air autour de l'aéroport de Liège-Bierset. Il s'avère qu'il est très difficile d'identifier les émissions polluantes provenant de l'aéroport du fait de la proximité du nœud autoroutier et des industries du bassin liégeois. Il semblerait que 50% des contributions de l'aviation aux

émissions atmosphériques proviendraient d'activités annexes de transport de et vers l'aéroport.

A ce propos, la contribution CO₂ du roulage des avions (taxi) est relativement restreinte au niveau des aéroports wallons de par la petite taille de ceux-ci. Par ailleurs, le faible trafic induit un temps d'attente limité. En terme de communication, il serait par ailleurs intéressant de lister les contributions positives des travaux réalisés au niveau des infrastructures, comme par exemple la création du taxi nord à Charleroi.

La SOWAER précise qu'elle collabore avec l'Agence Wallonne de l'Air et du Climat en ce qui concerne la gestion des émissions liées aux aéroports. Il est par ailleurs rappelé que les missions de gestion de la SOWAER portent bien sur toutes les composantes environnementales, même si jusqu'à présent la SOWAER s'est particulièrement investie dans la problématique des nuisances sonores. L'ACNAW fait remarquer que les compétences de l'ACNUSA ont été récemment étendues à la qualité de l'air.

Actions concrètes

Appellation de la charte

La SOWAER serait favorable à l'appellation «charte du développement durable» plutôt que «charte environnementale», afin d'intégrer les aspects socio-économiques aux aspects environnementaux.

Support de communication

La SOWAER étudiera les différentes possibilités de support pour la communication.

Méthode de travail

L'ACNAW rappelle qu'elle tient à garder son indépendance dans le processus d'élaboration de la charte. Elle souhaite en effet maintenir son rôle d'observateur et son statut d'autorité de contrôle pour pouvoir en évaluer la mise en œuvre.

Une prochaine réunion est programmée afin d'élaborer un canevas de base destiné à supporter un avant-projet de nouvelle charte à proposer aux autres partenaires. L'objectif premier sera de lister les points repris dans la charte de 2000, vérifier leur mise en œuvre et répertorier les manquements.

Le même travail sera réalisé avec les engagements listés dans la DPR afin d'alimenter la future charte en actions concrètes.

5.10.1.2. *Présentation du site Internet*

La SOWAER a présenté la nouvelle mouture de son site Internet, qui est en phase de finalisation.

La nouvelle répartition des rubriques permet d'accéder à l'information en maximum deux clics. L'information est présentée de manière à mieux répondre aux attentes des riverains.

La SOWAER sera autonome pour la mise à jour de son site et ne devra donc plus passer par l'intermédiaire d'un prestataire de service, ce qui aura pour effet de rendre cet outil plus dynamique. Des responsables seront en effet désignés pour en actualiser les différentes rubriques. Un espace permettra le téléchargement de documents tels qu'une future charte par exemple.

5.10.2. Réunion du 27 octobre 2009

5.10.2.1. *Site Internet de la SOWAER*

La séance de travail a débuté par la présentation du nouveau site Internet de la SOWAER, dorénavant accessible en ligne. Ce site propose des informations à caractère environnemental et économique et vise donc tant les riverains que de potentiels investisseurs.

Cet outil sera complété par :

- la publication du rapport d'activité,
- la publication de documents d'informations relatifs à chaque commune concernée par les PEB et PDLT,
- le développement d'un nouvel outil issu du dispositif DIAPASON.

5.10.2.2. *Nouvelle fonctionnalité de DIAPASON*

La SOWAER a ensuite procédé à une démonstration de la dernière version d'un utilitaire de visualisation de trajectoires disponible sous DIAPASON. Le site Internet mettra en ligne huit séquences issues de cette application montrant et décrivant les quatre procédures standard d'atterrissage et de décollage sur les deux plateformes wallonnes. Les riverains pourront également consulter cet outil au sein des cellules

«SOWAER Environnement», mais avec l'assistance du personnel d'information.

5.10.2.3. *Charte du développement durable*

L'ACNAW a ouvert la discussion sur le contenu de la charte en rappelant l'intérêt de se baser sur les mesures relativement uniques déjà mises en place par la Région wallonne et sur la nécessité de parvenir à un compromis réaliste et acceptable pour l'ensemble des partenaires afin d'assurer la pérennité de la démarche.

Les éléments relatifs à une telle charte pourraient être répartis en deux documents complémentaires : la charte en tant que telle, et un plan d'action (objectifs ciblés, actions concrètes, échéances, pilotes...). Il est ainsi proposé que le projet de charte soit soumis au Gouvernement wallon.

5.11. Calendrier des réunions

5.11.1. Réunions plénières ordinaires et extraordinaires

	Date	Objets
1	10 janvier 2009	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport d'activité 2008 • Débriefing de la visite à l'OMS (Bonn, 18 décembre 2008) • Remplacement du membre compétent en matière de santé publique et de l'attachée permanente
2	06 février 2009	• Rapport d'activité 2008
3	07 février 2009	• Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «acoustique» • Remplacement du membre compétent en matière de santé publique et de l'attachée permanente
4	07 mars 2009	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Remplacement du membre compétent en matière de santé publique et de l'attachée permanente • Rapport d'activité 2008 • Politique de sanctions
5	19 mars 2009	• Rapport d'activité 2008
6	28 mars 2009	• Débriefing du colloque de Kiev (07 et 08 octobre 2008) • Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Débriefing de la visite de la nouvelle aérogare de l'aéroport de Charleroi • Remplacement du membre compétent en matière de santé publique et de l'attachée permanente • Site Internet
7	09 mai 2009	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «communication» • Site Internet • Analyse organisationnelle de l'ACNAW • Rapport d'activité 2008 • Colloque de l'ACNUSA-CIDB (Le Bourget, 18 juin 2009) • Rencontre avec Belgocontrol
8	12 juin 2009	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «communication» • Visite à BSCA • Rencontre avec Belgocontrol • Site Internet • Formations
9	30 juin 2009	• Rencontre avec Belgocontrol
10	04 juillet 2009	• Accueil de Madame Deggouj • Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «communication» • Compte rendu du colloque de l'ACNUSA-CIDB (Le Bourget, 18 juin 2009) • Compte rendu de la rencontre avec Belgocontrol • Airport Region Conference (Amsterdam, 03 et 04 décembre 2009)

11	18 septembre 2009	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «communication» • Contacts avec l'ACNUSA • Site Internet • Journée d'études d'IEW (Namur, 25 septembre 2009)
12	03 octobre 2009	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «communication» • Compte rendu de la rencontre avec Belgocontrol • Contacts avec l'ACNUSA
13	30 octobre 2009	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «communication» • Contacts avec l'ACNUSA
14	05 décembre 2009	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «communication» • Contacts avec l'ACNUSA • Formation • Rapport d'activité 2009 • Renouvellement des mandats de l'Autorité • Compte rendu de la rencontre avec Belgocontrol
15	11 décembre 2009	• Visite à l'ACNUSA
16	15 janvier 2010	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «communication» • Visite à l'ACNUSA • Colloque QLAI (3 et 4 décembre 2009, Amsterdam), colloque MÉDIAtisatiON (23 et 24 novembre 2009, Namur), journée d'étude sur le bruit (25 septembre 2009, Namur) • Commission parlementaire du 18 janvier 2010 • Renouvellement des mandats de l'Autorité
17	19 janvier 2010	• Rapport d'activité 2009
18	05 février 2010	• Présentation à la SOWAER et au Cabinet des propositions d'actions relatives à une charte du développement durable
19	06 février 2010	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «communication» • Site Internet • Commission parlementaire • Formulation des objectifs 2010
20	09 février 2010	• Rapport d'activité 2009
21	26 février 2010	• Rapport d'activité 2009
22	05 mars 2010	• Visite à BSCA
23	06 mars 2010	• Rapport du groupe de travail «acoustique» • Rapport du groupe de travail «procédures et trajectoires» • Rapport du groupe de travail «communication» • Rapport d'activité 2009

5.11.2. Réunions des groupes de travail

	Date	Objets
1	19 janvier 2009	- Glossaire - Analyse des trajectoires
2	22 janvier 2009	- Contrôle des réseaux de sonomètres - Infractions au décret du 23 juin 1994 - Statistiques sonométriques 2008 - Principe d'égalité - Imprécisions et inexactitudes dans les textes réglementaires
3	02 février 2009	- Rapports d'activité 2008 - Analyse des trajectoires
4	10 février 2009	Visite de la nouvelle aérogare de l'aéroport de Charleroi
5	17 février 2009	- Préparation de la rencontre avec la SOWAER sur la problématique des déviations de trajectoires - Principe d'égalité - Glossaire
6	20 février 2009	- Infractions au décret du 23 juin 1994 - Statistiques sonométriques 2008 - Principe d'égalité
7	04 mars 2009	Rencontre avec la SOWAER sur la problématique des déviations de trajectoires
8	05 mars 2009	- Débriefing de la rencontre avec la SOWAER - Rapport d'activité 2008 - Analyse des trajectoires
9	17 mars 2009	- Rapport d'activité 2008 - Analyse de trajectoires inhabituelles
10	20 avril 2009	- Débriefing de la rencontre avec la SOWAER - Présentation du fonctionnement et des objectifs du GT P&T - Analyse des trajectoires inhabituelles
11	24 avril 2009	- Relance du projet de chartes environnementales sur les plateformes aéroportuaires wallonnes - Avis sur le projet d'arrêté relatif aux sanctions administratives en matières de nuisances sonores
12	29 avril 2009	- Evaluation de l'impact acoustique des trajectoires inhabituelles - Rapport d'activité 2008
13	13 mai 2009	- Demande de riverains - Principe d'égalité - Infractions au décret du 23 juin 1994 - Incidences acoustiques des trajectoires inhabituelles
14	26 mai 2009	Chartes environnementales sur les plateformes aéroportuaires wallonnes
15	29 mai 2009	- Demande de riverains - Principe d'égalité - Infractions au décret du 23 juin 1994 - Incidences acoustiques des trajectoires inhabituelles - Statistiques sonométriques - Analyse des trajectoires
16	22 juin 2009	- Campagne de mesure sur Amay - Trajectoires inhabituelles 2008 et 2009 - Glossaire

17	02 juillet 2009	• Demande de riverains • Principe d'égalité • Infractions au décret du 23 juin 1994 • Incidence acoustique des trajectoires inhabituelles • Statistiques sonométriques 2009 • Imprécisions et inexactitudes des textes législatifs • Utilisation du sonomètre
18	13 juillet 2009	• Compte rendu de la rencontre avec Belgocontrol • Demande d'informations à l'Administration • Trajectoires inhabituelles 2008 et 2009 • Comité de pilotage • Demande d'informations à Liège Airport
19	18 août 2009	• Utilisation du sonomètre
20	19 août 2009	• Préparation de la rencontre avec la SOWAER • Demande de riverains • Principe d'égalité • Infractions au décret du 23 juin 1994 • Incidences acoustiques des trajectoires inhabituelles • Analyse des trajectoires • Imprécisions et inexactitudes dans les textes réglementaires
21	31 août 2009	• Compte rendu de la rencontre avec Belgocontrol • Trajectoires inhabituelles 2008 • Comité de pilotage
22	08 septembre 2009	• Rencontre avec la SOWAER sur le projet de chartes environnementales
23	24 septembre 2009	• Utilisation du sonomètre • Principe d'égalité • Infractions au décret du 23 juin 1994 • Statistiques sonométriques • Incidences acoustiques des trajectoires inhabituelles
24	29 septembre 2009	• Chartes environnementales sur les plateformes aéroportuaires wallonnes
25	1 ^{er} octobre 2009	• Réunion SPW/BSCA/ACNAW
26	15 octobre 2009	• Principe d'égalité • Contrôle des réseaux de sonomètres • DIAPASON
27	19 octobre 2009	• Détection automatique des trajectoires inhabituelles
28	27 octobre 2009	• Rencontre avec la SOWAER sur le projet de chartes environnementales
29	04 novembre 2009	• Détection automatique des trajectoires inhabituelles • Trajectoires inhabituelles 2009
30	13 novembre 2009	• Chartes environnementales sur les plateformes aéroportuaires wallonnes
31	20 novembre 2009	• Statistiques sonométriques • DIAPASON • Compte rendu de la rencontre avec Belgocontrol • Utilisation du sonomètre • Contrôle des réseaux de sonomètres
32	27 novembre 2009	• Rencontre avec la SOWAER sur la détection automatique des trajectoires inhabituelles
33	30 novembre 2009	• Synthèse de la rencontre avec la SOWAER sur la détection automatique des trajectoires inhabituelles • Préparation de la visite à l'ACNUSA • Trajectoires inhabituelles 2009
34	17 décembre 2009	• Chartes environnementales sur les plateformes aéroportuaires wallonnes : recommandations

35	18 janvier 2010	• Présentation du rapport d'activité 2008 en Commission du Parlement wallon
36	28 janvier 2010	• Rapport d'activité 2009 • Préparation de la réunion à la SOWAER du 02/02/2010 • Entretien avec le SPW - statistiques sonométriques
37	02 février 2010	• Rencontre avec la SOWAER - Détection automatique des trajectoires inhabituelles
38	11 février 2010	• Rapport d'activité 2009 • Suivi de la réunion à la SOWAER du 02 février 2010 • Préparation de la visite à BSCA
39	18 février 2010	• Suivi des mouvements d'Antonov 124-100 • Rapport d'activité 2009



A C N A W

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne



ACNAW

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne



ACNAW

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne

CA-SPW

Boulevard du Nord, 8

B-5000 Namur

Tél. : 081/77 30 52

<http://www.acnaw.be>