ACNAW

Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne

Cap Nord
Boulevard du Nord 8 – 5000 Namur
Tél. : 081/77.30.52
acnaw@spw.wallonie.be
http://www.acnaw.be

10ÈME ANNIVERSAIRE
DE LA MISE EN PLACE EFFECTIVE DE L'ACNAW

BILAN

ACNAW

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne

10ème ANNIVERSAIRE
DE LA MISE EN PLACE EFFECTIVE DE L'ACNAW

BILAN

ACNAW

Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne

1 Introduction

Les aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud constituent des pôles importants de développement économique et social. Soucieux que ce développement puisse se faire dans le respect des riverains concernés, le Gouvernement wallon a mis en place un programme-cadre d'accompagnement.

La création de l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) fait partie des mesures prises par le Gouvernement wallon en 2001 afin d'encadrer le développement des deux plateformes wallonnes en veillant, en particulier, à concilier ce développement avec le respect de la qualité de vie des riverains.

La mise en place effective de l'ACNAW s'est opérée en février 2002.

Ses compétences recouvrent les pouvoirs d'avis, de recommandation, d'alerte des autorités et de médiation sur toutes les questions relatives au bruit et aux nuisances sonores aéroportuaires. Après un rappel de ses missions (telles que décrites par le Décret du 08 juin 2001) et de son mode de fonctionnement, une synthèse des activités de l'Autorité pour la période 2002-2012 est présentée et commentée.

Le dixième anniversaire de l'Autorité en 2012 donne l'occasion à celle-ci de dresser un bilan de ses activités et d'esquisser quelques pistes pour l'avenir.

2 Sommaire

1 Introduction 3

2 Sommaire 4

3 Historique et cadre législatif 5

4 Développement aéroportuaire 5

4.1 Aéroport de Charleroi-Bruxelles sud 5

4.2 Aéroport de Liège-Bierset 6

4.3 Mise en place d'une Autorité de contrôle et ses missions 7

5 Synthèse et bilan des activités 9

5.1 Mesures d'encadrement 10

5.2 Sanctions administratives 13

5.3 Mesures d'accompagnement 15

5.4 Communication à destination des riverains 18

5.5 Impacts du bruit aéroportuaire sur la santé 20

6 Vue prospective 22

7 Conclusions 24

3 Historique et cadre législatif

Les plateformes de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud ont connu une croissance soutenue de leurs activités depuis la fin des années '90. Ce succès est notamment lié à l'implantation de compagnies aériennes majeures sur les deux sites : Ryanair à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (1997) et TNT à l'aéroport de Liège-Bierset (1998).

En vue de réduire l'impact d'une telle activité sur la qualité de vie des riverains concernés, le Gouvernement wallon a mis en place un programme-cadre d'accompagnement. Les mesures prises s'inscrivent dans le cadre législatif mis en place par la Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit et par le Décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

C'est ainsi qu'ont été définis en 2004 les Plans de Développement à Long Terme (PDLT) et Plan d'Exposition au Bruit (PEB) relatifs aux deux aéroports. Les zones de bruit délimitées par ces deux plans supportent la mise en œuvre de la politique aéroportuaire régionale, qui s'articule autour de deux axes majeurs: les mesures d'accompagnement à destination des riverains (rachat, isolation) et les mesures d'encadrement de l'activité aéroportuaire (conditions d'exploitation).

Ce programme d'encadrement a été complété en 2001 par la création d'une Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) (Décret du 08 juin 2001). L'ACNAW constitue une commission indépendante d'experts, dont l'organisation et le mode de fonctionnement sont inspirés du modèle français de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires). La mise en place de cette Autorité visait à permettre le développement aéroportuaire tout en garantissant le respect de la qualité de vie des riverains.

4 Développement aéroportuaire

4.1 Aéroport de Charleroi-Bruxelles sud

L'aéroport de Charleroi-Bruxelles sud est un aéroport dit « de jour », dont l'exploitation, assurée par BSCA S.A., est autorisée entre 6h30 et 23h00.

Essentiellement orienté vers le transport de passagers, l'aéroport connaît une croissance exceptionnelle de ses activités, avec près de 6 millions de passagers ayant transité par son site en 2011 (Tableau 1). Le nombre d'avions basés atteint actuellement 19 appareils (15 avions Ryanair et 4 avions Jetair). 96 destinations sont desservies via 107 routes (mars 2012 - http://www.charleroi-airport.com). En moyenne, 125 mouvements commerciaux sont quotidiennement opérés sur la plateforme.

AÉROPORT DE CHARLEROI-BRUXELLES SUD

Année	Nombre de passagers	Nombre de mouvements
2000	255.317	57.042
2001	773.431	57.216
2002	1.271.596	64.237
2003	1.804.287	63.140
2004	2.034.140	65.952
2005	1.873.651	61.212
2006	2.166.915	66.480
2007	2.458.980	70.725
2008	2.957.026	79.487
2009	3.937.187	81.726
2010	5.195.372	80.009
2011	5.901.007	85.597

Tableau 1 : Evolution du nombre de passagers et du nombre total de mouvements (y compris de l'aviation générale) à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud entre 2000 et 2011 (sources : http://www.charleroi-airport.com).

4.2 Aéroport de Liège-Bierset

L'exploitation de l'aéroport de Liège-Bierset est autorisée 24 heures sur 24, la majorité des mouvements étant d'ailleurs opérés de nuit. Liege Airport S.A. assure la gestion de l'aéroport.

La plateforme est spécialisée dans le transport de fret. En 2011, elle atteignait la 7ème place du classement des aéroports européens en terme de capacité cargo, avec près de 675.000 tonnes de marchandises transportées (Tableau 2). L'aéroport opère également des vols charters : un peu plus de 300.000 passagers ont été transportés via l'aéroport de Liège en 2011.

AÉROPORT DE LIÈGE-BIERSET		
Année	**Fret (en tonnes)**	**Nombre de mouvements**
2000	270.307	35.644
2001	273.217	35.943
2002	326.877	33.146
2003	374.159	38.723
2004	382.325	38.081
2005	325.712	42.353
2006	406.525	45.464
2007	489.870	46.241
2008	518.750	46.394
2009	482.121	46.502
2010	639.434	48.510
2011	674.470	54.404

Tableau 2: Evolution du nombre de tonnes de fret et du nombre total de mouvements (y compris de l'aviation générale) à l'aéroport de Liège-Bierset entre 2000 et 2011 (sources : http://www.liegeairport.com; http://aeroports.wallonie.be).

4.3 Mise en place d'une Autorité de contrôle et ses missions

Les missions confiées à l'ACNAW par le Décret du 08 juin 2001 sont au nombre de sept. L'Autorité est ainsi compétente autour des aéroports pour :

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

L'ACNAW comprend sept membres. Pour garantir l'indépendance des différents membres de l'ACNAW, le législateur a rendu leur qualité de membre incompatible avec la fonction de :

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

Trois équipes se sont succédé depuis la mise en place de l'Autorité en 2002. Sont actuellement membres de l'ACNAW (Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2010) :

- Président : Raymond Loop, Magistrat ;
- Vice-Président et porte-parole : Jean-Pierre Coyette, désigné en raison de sa compétence en matière de nuisances sonores ;
- Membres :
    - Michel Audrit, désigné en raison de sa compétence en matière aéronautique ;
    - Philipe Brux, désigné en raison de sa compétence en matière d'acoustique ;
    - Naïma Deggouj, désignée en raison de sa compétence en matière de santé humaine ;
    - Daniel Soubrier, désigné en raison de sa compétence en matière de gêne sonore ;
    - Pierre Taillard, désigné en raison de sa compétence en matière de navigation aérienne.

Les autres membres ayant précédemment fait partie de l'ACNAW sont :

- Président (de 2002 à 2006): Karin Gerard, Magistrat;
- Membres : Paul Genton (navigation aérienne, de 2002 à 2006) ; Michel Hogge (aéronautique, de 2002 à 2006) ; Jean Wilmotte (santé humaine, de 2002 à 2008) ; Jean-Jacques Embrechts (acoustique, de 2002 à 2010).

Les mandats des membres, d'une durée de 4 ans, sont renouvelables. Le règlement d'ordre intérieur de l'Autorité et le règlement de procédure sont régis par l'arrêté du Gouvernement wallon du 12 mai 2005.

Le Décret du 08 juin 2001 créant l'Autorité prévoit que le secrétariat de celle-ci est exercé par un fonctionnaire désigné au sein des services du Gouvernement wallon. L'Autorité bénéficie également de l'aide d'une cellule administrative constituée d'un secrétaire et d'un agent administratif à temps partiel et d'une attachée permanente. Les moyens budgétaires alloués à l'ACNAW sont inscrits au budget des dépenses du SPW.

L'Autorité se réunit en séance plénière au moins une fois par mois. Les dossiers traités par l'Autorité sont examinés par quatre groupes de travail ad hoc (acoustique, procédures et trajectoires, santé et communication).

L'ACNAW établit et transmet son rapport annuel d'activité au Parlement wallon, au Gouvernement wallon et aux comités de concertation pour l'environnement de chaque aéroport. Les avis et rapports de l'Autorité figurent également sur son site Internet (http://www.acnaw.be).

On précisera que l'Autorité ne dispose pas de pouvoir de sanctions et que ses avis ne sont pas contraignants. Par ailleurs, l'Autorité évite systématiquement de traiter toute demande et/ou plainte faisant l'objet d'un recours devant les tribunaux.

5 Synthèse et bilan des activités

A l'occasion de son 10ème anniversaire, l'Autorité a jugé opportun de dresser une synthèse générale des activités menées depuis 2002 et d'opérer un bilan des recommandations émises durant cette période (Tableau 3).

Une description exhaustive de ces activités est disponible dans les différents rapports d'activité publiés par l'Autorité et une synthèse relative aux principaux sujets traités par l'ACNAW est proposée ci-après.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Avis d'initiative / Recommandations	4	1	1	1	1	1	3	1	0	1
Alerte des autorités	0	1	1	2	2	1	2	1	0	0
Dénonciations de manquements	0	1	2	0	0	1	1	1	1	0
Avis à la demande du Gouvernement wallon	2	1	0	0	1	2	0	1	1	0
Avis à la demande de citoyens	2	10	3	5	4	6	2	4	5	9
Médiation	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Expertise	0	1	0	1	1	1	6	7	5	5
Audition en Commission parlementaire	1	0	2	0	0	0	0	1	0	1
Auditions, rencontres et visites	8	5	12	1	4	9	9	5	10	12

Tableau 3: Synthèse des activités menées par l'ACNAW durant la période 2002-2011.

5.1 Mesures d'encadrement

Les mesures d'encadrement reposent sur la définition de conditions d'exploitation et la fixation de valeurs maximales de bruit engendrées au sol à ne pas dépasser. Les niveaux de bruit sont mesurés par le réseau de sonomètres alimentant le système DIAPASON.
Un dispositif de sanctions réglé par l'AGW du 29 janvier 2004 complète les mesures d'encadrement (cf. section 5.2).

Le 12 juin 2004, l'Autorité a rendu un avis d'initiative sur le Décret du 01 avril 2004 modifiant le Décret du 23 juin 1994 en ce qui concerne les heures d'ouverture de l'aéroport de Charleroi et le quota de bruit global (rapport d'activité 2004, page 33).

Le Décret original du 23 juin 1994 (tel que modifié par l'arrêté du 08 juin 2001) fixait, dans son article 1er bis alinéa 2, les conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (ouverture entre 07h00 et 22h00). Une disposition particulière permettait toutefois au Gouvernement d'y autoriser, à titre exceptionnel et dans le cadre d'un quota de bruit global maximum qu'il fixait annuellement, l'un ou l'autre mouvement d'avion entre 06h00 et 07h00 et entre 22h00 et 23h00.

Le Décret du 1er avril 2004 modifiait, dans cet alinéa 2, les conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, en étendant la plage horaire autorisée à 07h00 – 23h00. Il permettait, de surcroît, des mouvements d'avions entre 06h30 et 07h00, pour autant qu'ils ne dépassent pas un quota de bruit maximal autorisé par mouvement fixé à 7 points.

Le Décret du 1er avril 2004 maintenait le concept de « quota de bruit global maximal » (fixé annuellement à 6000 points), ainsi que la possibilité d'opérer des mouvements entre 06h30 et 07h00 pour autant qu'ils ne dépassent pas le quota de bruit maximal autorisé par mouvement fixé à 7 points. De plus, entre 22h00 et 23h00, seuls les mouvements d'avions ne dépassant pas un quota de bruit maximal par mouvement fixé à 5 points étaient autorisés.

Dans son avis, l'Autorité mettait en avant les points suivants :

- La suppression du caractère « exceptionnel » des vols entre 06h30-07h00 et 22h00-23h00 conduit à la régularisation d'une situation de fait ;
- La réduction du quota maximal de bruit par mouvement constitue une avancée positive en termes de maîtrise des nuisances sonores ;
- L'incidence des dispositions relatives aux exceptions mériterait d'être évaluée.

En 2006, l'Autorité a examiné un projet de Décret dont les articles 1er et 2 modifiaient le Décret du 23 juin 1994. Ce projet a été adopté le 02 février 2006. Les modifications apportées par ledit décret concernent les heures d'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles sud, qui passent de 7h00-22h00 à 6h30-23h00, ainsi que le retour des avions basés après 23h00.

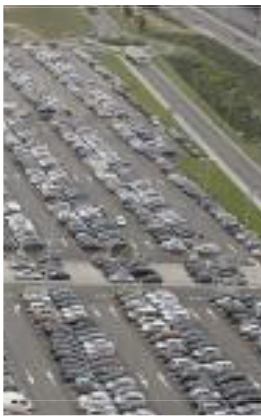
Dans son avis d'initiative du 17 janvier 2006 portant sur ce décret (rapport d'activité 2005, page 73), l'Autorité a mis en avant les éléments suivants :

- La suppression du quota de bruit global de 6000 points permettant une augmentation des mouvements durant les tranches horaires 22h00-23h00 et 06h30-07h00 induisait potentiellement une augmentation de la charge sonore perçue par les riverains ;

- Cette mesure était partiellement contrebalancée par une révision significative du régime des exceptions : interdiction implicite des décollages entre 23h00 et 06h30 ;
- La notion nouvelle des « avions basés » autorisait toutefois des atterrissages au-delà de 23h00 dans les limites d'un quota de bruit nocturne fixé à 900 points. L'activité des avions basés après 23h00 devait être mieux cadrée, via la tenue d'un registre ;
- La notion de « dépassements admissibles » (ne donnant pas lieu à des sanctions) n'est pas opportune. Tout dépassement devrait engendrer une sanction administrative, proportionnelle à l'ampleur du dépassement et à la récidive éventuelle. De plus, la répatition de ces dépassements entre compagnies ne respectait pas le principe d'égalité.

Le 05 janvier 2008, l'Autorité a rendu un avis d'initiative sur le Décret du 22 novembre 2007 modifiant le Décret du 23 juin 1994 (rapport d'activité 2007, page 54).

Ce décret proposait le remplacement du quota global de bruit de 900 points par an pour les mouvements d'avions basés opérés entre 23h00 et 06h30 par un quota annuel de points par opérateur en fonction du nombre d'avions basés. En outre, le décret modifiait, pour les mouvements d'avions opérés entre 23h00 et 06h30, le mode de calcul des points en prenant en compte les « nuisances réelles causées par ces retards ».



Dans sa conclusion, l'Autorité annonçait que les dispositions du décret n'étaient pas de nature à favoriser un développement harmonieux des aéroports à long terme:

- La suppression de la limite annuelle absolue de 900 points et la mise en place d'une limite annuelle de 225 points par avion basé, sans autre restriction ;
- La valeur inférieure à 1 du coefficient R pour une arrivée entre 23h00 et 23h30 (réduction du nombre de points par rapport à la situation précédente) ;
- L'absence de référence aux pratiques internationales (fixation d'un quota maximum de bruit en valeur absolue).

En outre, l'Autorité estimait que ces dispositions ne clarifiaient pas les mesures d'encadrement et n'envoyaient pas de message clair vis-à-vis des riverains.

Le 30 octobre 2003, l'Autorité rendait un avis à la demande du Gouvernement wallon relatif à l'avant-projet de décret modifiant l'article 1er bis de la Loi du 18 juillet 1973 (rapport d'activité 2003, page 33).

Le projet de décret définissait les notions de « plan de développement à long terme » et de « plan d'exposition au bruit projeté à dix ans ». L'indicateur de bruit Ldn y était remplacé par le Lden, ce dernier ayant été adopté dans la Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Dans sa conclusion :

- L'ACNAW soulignait l'impression de complexité que lui avait laissé la lecture du projet de décret et suggérait que l'organisation de ce document soit révisée, de manière à le rendre plus lisible ;
- Des dispositions introductives, ou à tout le moins l'exposé des motifs et les commentaires des articles, devraient contenir, outre la définition des plans de développement et les motivations ayant conduit à leur création, la définition des indicateurs de bruit.

- L'ACNAW recommandait qu'un soin tout particulier soit accordé à la formulation mathématique de ces indicateurs ;
- Quant au fond, l'Autorité estimait qu'il était impératif de revoir l'ensemble des mécanismes mis en place par le texte en projet à la lumière des éléments développés ci-dessus.

Les plans d'exposition au bruit font l'objet d'une révision triennale en vue de vérifier l'adéquation des zones de bruit avec le trafic actuel. Ces révisions ont eu lieu en 2007 et 2011 et n'ont pas mené à la révision des limites de zones. Pour chaque étude, l'Autorité a rendu un avis d'initiative (rapport d'activité 2008, page 47 ; rapport d'activité 2012).

Le Décret du 15 décembre 2005 modifiant l'article 1er bis, §5 de la Loi du 18 juillet 1973 a fait l'objet d'un avis d'initiative rendu le 17 janvier 2006 (rapport d'activité 2005, page 73).

L'article 1, 1° du Décret du 15 décembre 2005 précise que, lorsque les travaux d'insonorisation sont réalisés dans les principales pièces de nuit des habitations reprises à l'extérieur de la zone A du plan de développement à long terme, ceux-ci assurent, par des techniques appropriées, le respect d'un affaiblissement du bruit suffisant pour garantir, au passage des avions, un niveau sonore maximum de 45 dB(A), sans que ce niveau sonore maximal puisse être dépassé plus de dix fois au cours d'une période de 24 heures. Ces dépassements ne peuvent excéder 6 dB(A). A partir du 1er janvier 2014, ces dépassements ne pourront excéder 3 dB(A).

L'article 1, 2° précise que les travaux d'insonorisation assurent le respect d'un affaiblissement du bruit suffisant pour garantir, au passage des avions, un niveau sonore de maximum 55 dB(A) dans la ou les pièces de jour. Cette disposition a pour but de garantir ce niveau sonore au seul passage des avions.

L'article 1, 3° élimine, dans la formulation du même alinéa, les termes « pour autant que ces dépassements soient dus à un dépassement du niveau maximal de bruit extérieur visé au §7 ».

Dans son avis, l'Autorité mettait en avant les points suivants :

- aucun dépassement ne devrait être toléré ;
- l'ajout d'une référence aux niveaux admissibles de bruit extérieur était préconisé, afin de fixer un objectif réaliste en termes d'affaiblissement acoustique alors que le décret fixait une obligation de résultat pour le niveau sonore intérieur sans contrainte apparente sur le niveau de bruit extérieur.

Il convient également de signaler qu'un certain nombre d'autres dispositions ont également évolué, notamment celles concernant les vols d'entraînement et les essais moteurs (AGW du 1er février 2007 modifiant l'AGW du 08 novembre 2000 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne).

5.2 Sanctions administratives

Les mesures d'encadrement et d'accompagnement reposent, pour une part majeure, sur l'évaluation des niveaux sonores au voisinage des plateformes aéroportuaires. Dans ce cadre, le législateur a fixé des seuils de bruit à ne pas dépasser dans les différentes zones du PDLT (Plan de Développement à Long Terme) avec l'intention de sanctionner les dépassements observés.

Un premier projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne a fait l'objet d'un avis le 17 octobre 2003 (rapport d'activité 2003, page 25).

Cet arrêté a été approuvé par le Gouvernement wallon le 29 janvier 2004 et publié au Moniteur belge le 13 février 2004. Il n'intègre pas les commentaires formulés par l'Autorité.

Dans son avis, l'Autorité mettait en avant les points suivants :

- L'arrêté doit s'articuler sur le strict respect des limites fixées et en conséquence aucun dépassement ne peut être toléré ni a fortiori programmé par le gestionnaire d'aéroport ;
- La tolérance de plusieurs dépassements (jusqu'à 10 par période de 24 heures) sans limite d'intensité constitue une grave menace pour la santé des riverains, a fortiori si ces dépassements ont lieu la nuit ;
- Le montant des amendes est jugé peu dissuasif et les pénalités en cas de récidive sont insuffisantes ;
- Il apparaît nécessaire de mettre en place une procédure fiable d'identification des contrevenants et de baliser les procédures, tant sur le plan technique que sur le plan juridique ;
- Le principe d'équité devrait être rencontré dans toutes les dispositions du projet d'arrêté ;
- Le régime des exceptions devrait être mieux balisé.

Un mémorandum (reprenant entre autres ces commentaires) a été adressé au Ministre en 2004 (rapport d'activité 2004, page 38).

L'arrêté du 29 janvier 2004 a fait l'objet d'une requête en annulation devant le Conseil d'Etat. Le recours déposé le 15 avril 2004 a eu pour effet de suspendre l'application de l'arrêté.

La mise en place d'un mécanisme de sanctions requérait également l'officialisation des réseaux de sonomètres affectés à l'enregistrement des dépassements. L'installation de ces réseaux a été finalisée en 2004. Leur officialisation n'est toutefois toujours pas effective à ce jour.

A la demande du Ministre en charge de la politique aéroportuaire, l'Autorité a entrepris, en 2005, une réflexion à propos de la possible implication de l'ACNAW dans le processus de sanction. L'étude juridique réalisée (rapport d'activité 2005, page 43) porte sur la compatibilité entre les missions d'instruction et de sanction, d'une part, et les missions actuelles de l'Autorité, d'autre part. Cette analyse conduirait à la nécessité d'une profonde réforme de l'Autorité si celle-ci était amenée, dans le futur, à jouer un rôle central en matière de sanctions.

Malgré de multiples rappels de la part de l'Autorité, le dossier « sanctions » n'a connu aucune évolution significative durant les années 2007 et 2008.

Le 02 décembre 2008, la requête en annulation a été rejetée par le Conseil d'Etat.

Au début de l'année 2009, l'Autorité a été sollicitée afin d'émettre un avis 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 rendu le 27 avril 2009 figure dans le rapport d'activité 2009 (page 47).

Les commentaires de l'Autorité portaient plus particulièrement sur les points suivants :

- Le montant des amendes pour dépassement des niveaux de bruit est majoré pour les dépassements supérieurs à 3 dB(A) mais les autres infractions donnent lieu à des montants d'amende jugés peu dissuasifs ;
- Toute infraction doit donner lieu à une sanction, un procès-verbal devrait être dressé pour toute infraction (y compris celle donnant lieu à un avertissement) et une copie devrait être systématiquement transmise à l'Autorité;
- Le recours à deux sonomètres pour constater une infraction concède un degré de tolérance supplémentaire venant s'ajouter aux dépassements qualifiés d'admissibles ;
- Le ministre devrait officialiser les deux réseaux de sonomètres dans les meilleurs délais.

Enfin, en 2010, l'Autorité a été sollicitée pour émettre un avis en urgence sur trois propositions de textes (avant-projet de décret, avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon et avant-projet d'arrêté ministériel relatif à la localisation des sonomètres affectés au relevé des dépassements sonométriques).

L'avis émis par l'Autorité (rapport d'activité 2010, page 48) reprenait les points suivants :

- Contestation du système d'imputation des dépassements « admissibles » selon un ordre chronologique ;
- Souhait du maintien de la consultation du fonctionnaire compétent dans la procédure d'imputation des dépassements ;
- Observation d'une très grande similitude entre le projet d'arrêté du Gouvernement wallon et le projet précédent examiné en avril 2009 ;
- Caractère non-approprié du terme « récidive » et doute à propos de la légalité du système d'aggravation de la sanction lors d'une « récidive » dans un délai de 24 heures ;
- Contestation du choix de deux sonomètres sur chaque plateforme (plutôt que l'ensemble des sonomètres disponibles) pour supporter la mise en œuvre de l'arrêté sanction.

En outre, l'Autorité a finalisé une analyse détaillée de l'impact qu'aurait eu la mise en œuvre des mesures proposées en termes de sanctions des dépassements sonométriques observés sur les deux plateformes aéroportuaires wallonnes durant l'année 2010. Cette note a été transmise au Ministre en date du 13 mai 2011 (rapport d'activité 2011, page 9).

En l'espace de 10 ans, le dossier n'a toujours pas abouti à la mise en place effective de mesures destinées à sanctionner les contrevenants.

Certes, un cadre législatif est disponible (définition des seuils de bruit à ne pas dépasser) mais la procédure de sanction ainsi que l'officialisation des sonomètres affectés à ce contrôle ne sont toujours pas finalisées.

5.3 Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement en faveur des riverains concernent essentiellement le rachat et l'isolation d'immeubles. Les modalités de mise en œuvre de ces mesures sont fixées par la Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, article 1er bis. L'Autorité a émis un certain nombre de commentaires sur ces différentes mesures. Par ailleurs, l'Autorité a suivi l'évolution des dossiers de rachat et d'isolation autour des deux plateformes wallonnes.

L'Autorité a été sollicitée par le Gouvernement wallon en avril 2002 à propos d'une solution alternative au rachat pour certains riverains repris en zone A du PEB et souhaitant rester dans leur habitation. Au terme de son analyse (rapport d'activité 2002, page 25), l'Autorité estimait qu'en vertu de la législation en vigueur, la seule mesure susceptible d'être appliquée en zone A du PEB de l'aéroport de Liège-Bierset était le rachat des immeubles.

Par contre, l'Autorité considérait que la loi (arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2000) permettait de proposer une solution alternative au rachat, à savoir l'isolation, aux titulaires de droits immobiliers situés dans la zone A du PEB de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud. Selon la loi, cette faculté n'était toutefois autorisée qu'à titre exceptionnel dans la zone A des aéroports non utilisés entre 22h00 et 7h00.

Par ailleurs, l'Autorité estime également que le recours à la mesure d'isolation en zone A du PEB de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud peut être fondée par référence à l'appartenance par assimilation. L'isolation d'immeubles en zone A du PEB de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est par ailleurs tributaire du caractère diurne de l'aéroport. L'objectif de performances acoustiques concerne exclusivement la (ou les) principale(s) pièce(s) de jour. L'Autorité attire toutefois l'attention sur les risques au niveau de la santé pour les riverains désireux de continuer à résider en zone A.

Dans son avis du 30 octobre 2003 (rapport d'activité 2003, page 29) relatif à un avant-projet de décret modifiant l'article 1er bis de la Loi du 18 juillet 1973, l'Autorité considérait qu'il devrait exister une zone jugée non habitable. En outre, l'Autorité préconisait l'adoption d'impositions en matière de niveaux de crête Lmax et attirait l'attention du Gouvernement sur le danger qu'il y avait à autoriser le repeuplement de zones jugées antérieurement inhabitables.

L'Autorité recommandait ainsi que soit définie, dans le PEB projeté à 10 ans, une zone jugée non habitable dans laquelle la seule mesure d'accompagnement acceptable serait le rachat :

- soit parce que la valeur de l'indicateur Lden y était égale ou supérieure à un seuil devant être spécifié ;
- soit parce que le niveau Lmax pouvait y être excessif (ce qui empêche concrètement de garantir des crêtes de bruit ne dépassant pas 45 dB(A) dans les pièces de nuit et 55 dB(A) dans les pièces de jour) ;
- soit parce que les deux conditions précédentes sont réunies.

Selon l'Autorité, le Gouvernement devrait tout mettre en œuvre pour éviter les dépassements des niveaux Lmax dans les zones habitables.

Dans le cadre du suivi de la situation des riverains situés à proximité immédiate des plateformes aéroportuaires et d'alerte des autorités en cas de régression de leur situation, l'Autorité a interpellé le Ministre sur la nécessité d'une information correcte des futurs habitants des zones des PDLT, qu'ils soient locataires ou propriétaires (avis du 01 juillet 2006). Le Ministre a par la suite chargé la SOWAER de rédiger une brochure d'information à l'attention des communes et notaires au sujet du règlement urbanistique relatif à la qualité acoustique des constructions en vigueur dans les zones du PDLT.

A la demande du Ministre, l'Autorité a examiné en 2007 l'opportunité d'étendre aux immeubles de bureau le règlement urbanistique sur la qualité des constructions adopté par le Gouvernement wallon en juin 2004. Sur cette base, l'Autorité recommandait d'étendre ce règlement urbanistique aux immeubles de bureau, et d'adopter pour ces derniers une valeur limite de bruit ne dépassant pas de plus de 5 dB(A) le niveau maximum à respecter dans les habitations, écoles et bibliothèques (rapport d'activité 2007, page 55).

Les campagnes de mesures acoustiques réalisées entre 2004 et 2006 dans le cadre de l'application du principe d'égalité ont fait l'objet d'un avis d'initiative de l'Autorité en 2007 (rapport d'activité 2007, page 50). On rappellera que ces campagnes permettent de fixer les conditions sous lesquelles toute personne titulaire d'un droit réel ou personnel relatif à un bien immobilier situé à proximité d'un aéroport de la Wallonie peut prétendre à la gratuité de la mesure individuelle. Le bénéfice de certaines mesures d'accompagnement est tributaire des résultats d'une telle mesure.

En février 2009, l'Autorité a rendu un avis (à portée essentiellement technique) 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.

Sur base des rapports relatifs aux campagnes de mesures entreprises en 2009 et 2010 (transmis à l'Autorité durant l'année 2011) , l'Autorité a procédé à une nouvelle analyse, finalisée et transmise au Ministre de tutelle et à la SOWAER début 2012 (rapport d'activité 2012).

Dans le cadre du suivi de la situation des riverains, l'Autorité s'est également intéressée aux statistiques sonométriques et au respect des conditions d'exploitation, et a initié dès 2007 un suivi plus systématique des mesures d'accompagnement (progression des dossiers d'insonorisation et de rachat). L'évolution des programmes d'insonorisation des habitations situées dans les zones des PEB des deux aéroports est illustrée par les figures 1 et 2 reprises ci-dessous.

A Liège, le nombre total d'immeubles concernés par les mesures d'accompagnement relatives au PEB est de 11.222, soit respectivement pour les zones A', B', C' et D' : 566, 1.868, 3.521 et 5.267 immeubles.

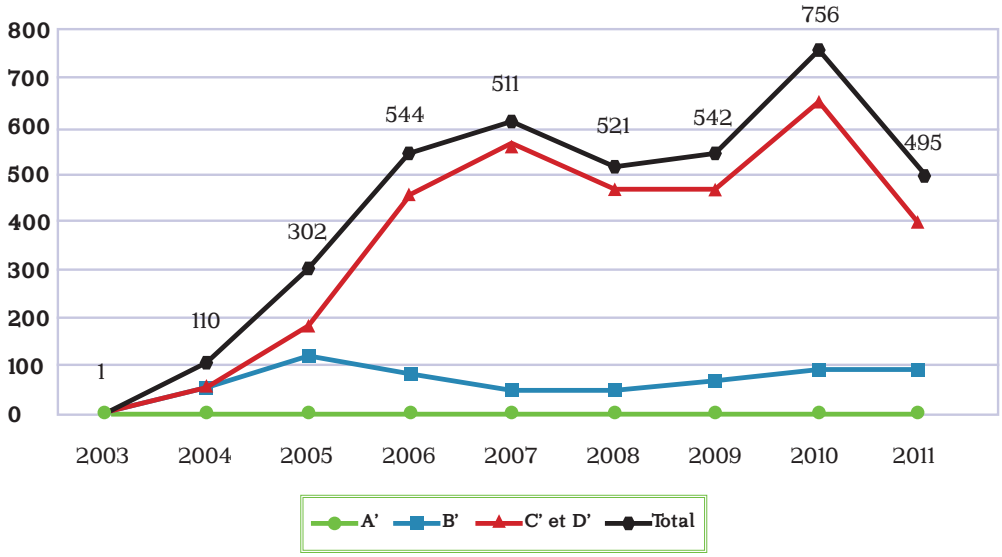


Figure 1: Evolution du programme d'insonorisation des habitations situées dans les zones du PEB de l'aéroport de Liège (rapport d'activité 2011, page 34).

A Charleroi, 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.

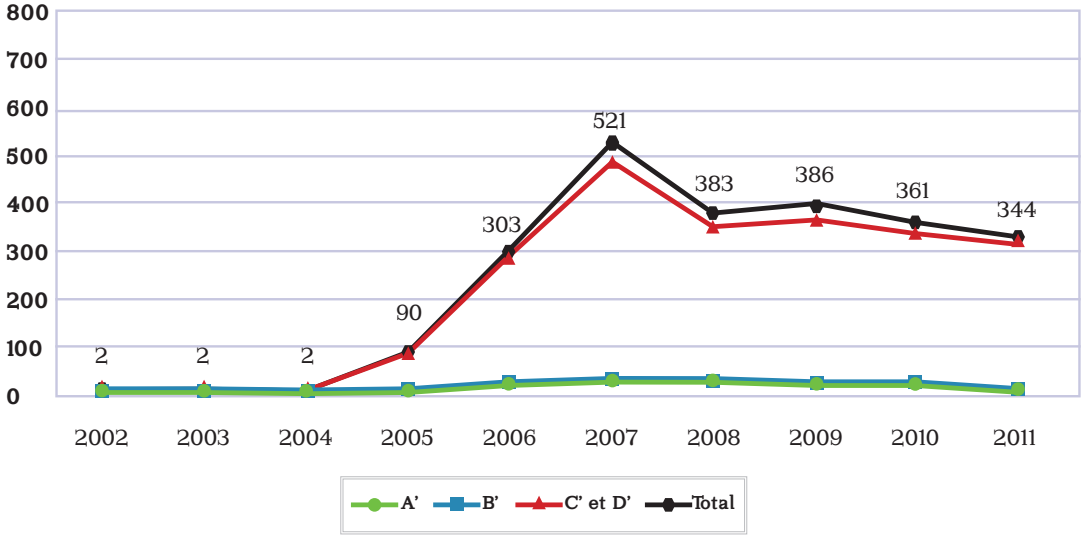


Figure 2: Evolution du programme d'insonorisation des habitations situées dans les zones du PEB de l'aéroport de Charleroi (rapport d'activité 2011, page 36).

Au terme de 2011, environ 70 % des demandes introduites dans le cadre de la procédure d'insonorisation ont abouti, et ce tant à Liège qu'à Charleroi. Le programme d'acquisition est plus avancé à Liège qu'à Charleroi. En effet, 85,8 % des demandes de rachats ont été concrétisées à Liège, pour 63,7 % à Charleroi.

Cette analyse est détaillée en page 33 du rapport d'activité 2011.

5.4 Communication à destination des riverains

Diverses propositions en matière de communication à destination des riverains des plateformes aéroportuaires ont été formulées par l'ACNAW, et plusieurs réunions ont été organisées à ce sujet. Ces démarches témoignent de l'importance qu'accorde l'Autorité à la mise en œuvre d'une politique de communication efficace.

Le développement des plateformes aéroportuaires wallonnes répond à une volonté politique de redéploiement économique des deux bassins industriels de Liège et Charleroi. L'exploitation des deux sites aéroportuaires s'accompagne toutefois de nuisances essentiellement subies par les riverains. Les nuisances sonores sont plus particulièrement visées ici dans la mesure où elles peuvent affecter de manière significative la qualité de vie.

Dans ce cadre, le développement durable de l'activité aéroportuaire requiert la mise en œuvre de mesures adaptées (mesures d'accompagnement, restrictions d'exploitation) ainsi que le recours à une politique de communication efficace.

Une première analyse intitulée « Stratégie de communication – Recommandations » a été établie par l'Autorité le 24 novembre 2005 en réponse à une demande du Ministre. Les recommandations formulées dans cet avis s'articulent sur une analyse de la situation mettant en avant les éléments suivants :

- Intérêts a priori divergents des parties en présence (riverains et gestionnaires aéroportuaires) ;
- Politique d'aménagement du territoire n'ayant pas anticipé le déve-loppement aéroportuaire (absence de servitudes non-aedificandi suffisamment étendues) ;
- Définition tardive des politiques d'accompagnement ;
- Multiplicité des organes consultatifs et/ou informatifs.

L'Autorité a également formulé un certain nombre de recommandations relatives à la stratégie de communication à déployer sur les aéroports wallons.

Les considérations mises en avant dans l'avis de novembre 2005 avaient une portée générale et restent donc valables dans le contexte actuel. En particulier, l'énumération d'autres moyens permettant d'entretenir une image positive de la plateforme aéroportuaire justifie l'intérêt d'une charte de l'environnement.

Une première proposition de l'Autorité datée du 06 octobre 2007 (rapport d'activité 2007, page 41) répondait à une demande du Ministre relative à la communication à destination des riverains des plateformes aéroportuaires wallonnes. Ce document reprenait une analyse du développement aéroportuaire et des divers facteurs susceptibles de l'affecter, en particulier la notion de « capacité environnementale » amenée à compléter la « capacité physique ».

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

L'Autorité mettait en avant l'intérêt d'une charte de l'environnement. Une telle charte se présenterait sous la forme d'un projet mobilisateur associant tous les partenaires (société de gestion, riverains, organismes de contrôle, compagnies, ...). Sa mise en place s'articulerait sur la démarche suivante :

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

Le comité accompagnant l'élaboration de la charte devrait comprendre des représentants des riverains, des communes concernées, des compagnies aériennes, des exploitants de la plateforme, des services publics concernés et des organismes de contrôle aérien. La charte devrait comprendre un plan d'actions précises avec, pour chacune d'elles, un «pilote» et des partenaires bien identifiés ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre. Le suivi de la charte et son actualisation éventuelle requièreraient également la mise en place d'un comité ad hoc.

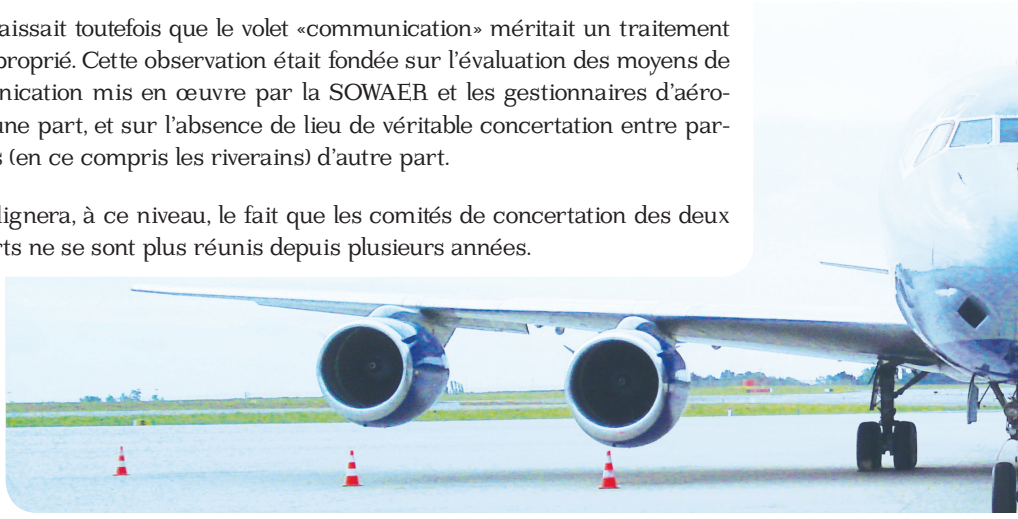
Enfin le volet « communication » est essentiel : la charte adoptée devrait être largement diffusée. Les bulletins d'information pourraient également jouer un rôle important dans le processus de communication.

Une deuxième proposition de l'Autorité datée du 13 novembre 2008 (rapport d'activité 2008, page 41) traitait plus en détail de la mise en œuvre d'une charte environnementale sur les aéroports wallons. Les recommandations formulées dans ce document visaient à commenter et à compléter les dispositions contenues dans un document intitulé «Charte de la qualité de l'environnement des aéroports relevant de la Région wallonne» datant du 08 novembre 2000. Ce document co-signé par les gestionnaires d'aéroports et le Gouvernement wallon de l'époque fixait un cadre général devant présider au développement des deux plateformes aéroportuaires wallonnes.

L'Autorité constatait alors que la plupart des mesures proposées par les signataires de la charte 2000 avaient effectivement été mises en œuvre. Cette observation démontrait la volonté du Gouvernement wallon d'inscrire le développement aéroportuaire parmi ses objectifs prioritaires et de veiller à concilier ce développement avec une protection suffisante des riverains.

Il apparaissait toutefois que le volet «communication» méritait un traitement plus approprié. Cette observation était fondée sur l'évaluation des moyens de communication mis en œuvre par la SOWAER et les gestionnaires d'aéroport d'une part, et sur l'absence de lieu de véritable concertation entre partenaires (en ce compris les riverains) d'autre part.

On soulignera, à ce niveau, le fait que les comités de concertation des deux aéroports ne se sont plus réunis depuis plusieurs années.



Les expériences étrangères montrent que le développement futur de beaucoup de plateformes aéroportuaires est très largement tributaire de la relation que celles-ci entretiennent avec leur voisinage. La capacité environnementale limitée d'une plateforme aéroportuaire constitue, à terme, un frein à son expansion.

Les perspectives de croissance des plateformes aéroportuaires wallonnes laissent augurer une augmentation significative des mouvements sur celles-ci. La poursuite de cette croissance requiert une attention soutenue des gestionnaires aéroportuaires et des pouvoirs publics aux relations riverains-aéroports. Même si les statistiques actuelles font état d'un nombre relativement réduit de plaintes de la part des riverains, cette situation est toujours susceptible de se dégrader rapidement.

En date des 08 septembre et 27 octobre 2009, l'Autorité rencontrait des représentants de la SOWAER avec pour objectif un échange de vue sur la mise en place d'une charte environnementale propre aux aéroports wallons (rapport d'activité 2009, page 57). A cette occasion, la SOWAER s'était montrée favorable à l'appellation « charte du développement durable » plutôt que « charte environnementale », afin d'intégrer les aspects socioéconomiques aux aspects environnementaux.

L'ACNAW a rappelé l'intérêt de se baser sur les importantes mesures déjà mises en place par la Wallonie, 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,)

A l'occasion d'une réunion tenue le 05 février 2010, l'Autorité a remis à des représentants du Cabinet et de la SOWAER un document reprenant dix propositions d'actions concrètes pouvant servir de base à l'élaboration d'une telle charte. La finalisation de ce projet reste l'une des priorités de l'ACNAW, qui souhaite le voir aboutir dans les meilleurs délais et être impliquée dans son évaluation.

5.5 Impacts du bruit aéroportuaire sur la santé

Depuis sa mise en place, l'ACNAW a attiré l'attention des autorités publiques sur les possibles répercussions des mesures prises dans le cadre de la politique régionale aéroportuaire en termes d'impact sur la santé des riverains, et en particulier des personnes résidant dans les zones à forte exposition. Cette préoccupation apparaît dans les différents avis émis par l'Autorité à la demande du Gouvernement wallon ou d'initiative.

Ainsi, dans son avis du 03 mai 2002 émis à la demande du Gouvernement wallon sur la recherche de solutions alternatives au rachat, comme mesure d'accompagnement applicable aux titulaires de droits réels et immobiliers situés dans la première zone du PEB des aéroports wallons, l'Autorité attirait l'attention du Gouvernement sur les risques au niveau de la santé liés à la volonté de certains riverains de continuer à résider en zone A, malgré l'exposition à des niveaux sonores supérieurs à 70 dB (rapport d'activité 2002, page 25).

Dans son avis du 30 octobre 2003 relatif à un avant-projet de décret modifiant l'article 1er bis de la Loi du 18 juillet 1973 (rapport d'activité 2003, page 35), l'Autorité a réitéré cette mise en garde en ajoutant :

- Qu'une zone jugée « non habitable » devrait exister (notion qui n'apparaissait pas explicitement dans le projet de décret) ;
- Que cette définition de la zone non habitable devrait en outre être complétée par des limitations en matière de niveaux de crête, les perturbations du sommeil et d'autres activités humaines telle la conversation étant liées à l'apparition d'événements sonores d'intensité élevée plutôt qu'au niveau de bruit intégré dans le temps ;
- Qu'il existait un certain danger à autoriser le repeuplement de zones jugées antérieurement inhabitables ;
- Que la responsabilité de la Wallonie pourrait être mise en cause pour avoir laissé vivre des riverains dans un environnement et des logements considérés comme dangereux pour leur santé.

Dans son rapport 2004, l'Autorité a rappelé son inquiétude quant à l'impact du bruit des avions sur la santé des personnes souhaitant rester en zone A', notamment par le fait de donner accès à prix compétitif, et à la demande, aux logements existants dans des zones à forte exposition au bruit à proximité des aéroports. Elle a attiré l'attention du Ministre sur ce risque lors d'une réunion tenue en octobre 2004.

A cette occasion, le Ministre a chargé l'ACNAW de lui soumettre des propositions de suivi épidémiologique à mettre en œuvre en faveur des riverains souhaitant rester en zone A'.

L'Autorité a recommandé un suivi médical approprié pour les personnes concernées et s'est donné pour objectif en 2005 de rédiger une proposition de protocole permettant l'organisation concrète de ce suivi. Cette recommandation relative à la définition d'une zone non habitable est reprise dans le mémorandum adressé au Ministre en 2004 (rapport d'activité 2004, page 38). A sa demande, une proposition extensive de suivi médical des riverains des aéroports wallons souhaitant rester en zone A' a été formulée (rapport d'activité 2005, page 49).

Compte tenu de l'activité essentiellement diurne de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles sud et de son volume d'activité, l'Autorité avait estimé que le suivi médical des riverains de la zone A' ne se justifiait pas in illo tempore. En cas d'augmentation sensible du trafic diurne ou du développement des vols de nuit, le problème devrait être revu.

Les recommandations formulées dans cet avis (rapport d'activité 2005, page 49) portaient sur :

- les différents risques de santé avérés suite à une exposition au bruit aéroportuaire, à savoir les problèmes cardio-vasculaires ainsi que les troubles du sommeil et de la vigilance ;
- le contenu de la surveillance médicale : examens susceptibles d'être retenus dans la constitution du suivi médical préventif, déroulement, évaluation des coûts et procédure recommandée ;
- la nécessité d'inscrire le suivi de ces risques dans une approche participative, impliquant la population et les médecins.

Le 16 décembre 2008, une délégation de l'Autorité s'est rendu au bureau régional européen de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) à Bonn, en vue de prendre connaissance des projets de recommandations de l'OMS en matière de bruit nocturne (rapport d'activité 2008, page 54).

A l'occasion d'une réunion tenue au siège de l'ACNUSA en décembre 2009, l'Autorité a été informée du lancement de l'étude épidémiologique « DEBATS » (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé), initiée par l'ACNUSA en partenariat avec la Direction générale de la Santé. Menée par l'Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité (INRETS), cette étude scientifique devrait permettre de quantifier les effets du bruit des aéronefs sur la santé par le suivi de cohortes de populations exposées diversement au bruit aéroportuaire. A plusieurs occasions, l'Autorité s'est tenue informée de l'état d'avancement de cette étude (rapport d'activité 2011, page 45) dont le rapport final est attendu pour 2016.

La mise en place en 2010 de la nouvelle équipe de l'ACNAW s'est accompagnée de la réactivation du groupe de travail consacré aux effets du bruit sur la santé. Une revue de la littérature récente (2010-2011) consacrée aux impacts du bruit aéroportuaire sur la santé a depuis été menée sur base des recommandations publiées par l'OMS en 2009, des études HYENA et RANCH, et des publications scientifiques relevées en 2010 et 2011. Les conclusions de ce travail seront publiées ultérieurement.

6 Vue prospective

La mise en place d'une Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires répondait au souci d'encadrer le développement aéroportuaire sous l'angle des nuisances sonores. Le rapide développement des plateformes wallonnes justifie a posteriori une telle démarche.

L'activité future de l'Autorité indépendante devrait s'articuler autour des points suivants :

Les sanctions : Le Décret du 29 avril 2004 modifie l'article 1er bis de la Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit et fixe le fondement général des plans d'exposition au bruit (PEB) et plans de développement à long terme (PDLT) ainsi que leurs différentes zones. Il fixe par ailleurs des seuils de bruit maxima à ne pas dépasser au sol dans les différentes zones du PDLT.

Le Décret du 08 juin 2001, 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, introduit quant à lui les bases de la politique de sanction administrative des infractions prononcées dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports wallon.

La mise en œuvre de cette législation passe par l'installation de réseaux de sonomètres fixes autour de chaque aéroport et par l'instauration d'un régime de sanctions applicables en cas de non-respect de la législation environnementale.

Si les réseaux de sonomètres ont effectivement été mis en place, l'Autorité constate toutefois que leur officialisation tarde toujours de sorte qu'aucune sanction ne peut être appliquée aux dépassements sonométriques constatés. Depuis maintenant 10 ans, l'Autorité n'a cessé de réitérer la demande de mise en place effective d'une réelle politique de sanctions.

Les dépassements sonométriques et les conditions d'exploitation: A Charleroi-Bruxelles Sud, les dépassements sonométriques sont principalement observés durant la tranche 6h30-7h00 et résultent du fait que les niveaux à ne pas dépasser sont relatifs à la période de nuit. La performance acoustique des aéronefs opérant durant cette tranche horaire n'est pas en cause. L'incohérence entre les heures d'ouverture de l'aéroport (6h30-23h00) et la période de nuit (23h00-7h00) constitue dès à présent un sérieux

problème auquel est confronté cet aéroport. En outre, les retours des avions basés après 23 heures compromettent le caractère diurne de l'aéroport et préoccupent les riverains qui consultent l'ACNAW.

A Liège-Bierset, les dépassements sonométriques observés sont principalement dus à des mouvements de nuit opérés par des aéronefs classés dans la catégorie « Chapitre 3 bruyants ». Une amélioration significative de la situation des riverains pourrait résulter de la définition de restrictions d'exploitation pour ces aéronefs (limitation des créneaux horaires par exemple).

Développement durable : L'augmentation de la capacité environnementale des aéroports wallons nécessite, à terme, la mise en place de chartes du développement durable associant tous les partenaires (y compris les communautés riveraines) autour d'un projet décliné sous la forme d'actions bien identifiées. A ce propos, l'Autorité poursuivra ses efforts de sensibilisation auprès des autorités. De multiples réalisations et initiatives actuelles en matière de suivi des mesures d'accompagnement et d'encadrement pourraient figurer dans une telle charte et bénéficieraient, de ce fait, d'une meilleure visibilité.

L'utilisation de l'expertise disponible : L'Autorité indépendante est un outil en place depuis 10 ans. Elle s'est efforcée, durant cette période, de répondre aux diverses demandes qui lui étaient adressées, tout en jouant de son pouvoir d'alerte ou d'interpellation quand la situation l'exigeait. Elle a, par ailleurs, suscité une réflexion à propos des chartes environnementales.

Elle constate toutefois que le recours à son expertise est loin d'être systématique alors que celui-ci relève de ses missions. Une saine gestion des nuisances sonores aéroportuaires commanderait une meilleure utilisation de l'ACNAW dans la gestion en amont de multiples dossiers (sanctions et révision des PEB pour citer deux exemples).

7 Conclusions

Les aéroports wallons de Liège-Bierset et Charleroi-Bruxelles sud connaissent un succès grandissant. La poursuite de cette croissance requiert, plus que jamais, de relever le challenge visant à concilier développement aéroportuaire et protection des riverains, en inscrivant ce développement dans un contexte durable et une approche équilibrée.

Dans cette optique, l'Autorité réitère ses recommandations antérieures et en particulier rappelle les mesures ci-dessous, qu'elle estime devoir faire l'objet d'actions prioritaires de la part du Gouvernement wallon:

- Une meilleure maîtrise des nuisances, notamment via l'adoption d'un arrêté « sanctions » ;

- Le renforcement de la communication et en particulier, la mise en place de chartes du développement durable associant les acteurs du développement aéroportuaire et les communautés riveraines.