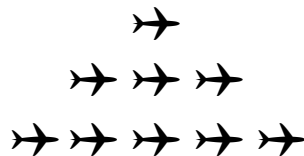




Avis n° GW/2025/02 approuvé le 18 août 2025

Demande d'avis sur 7 projets d'arrêtés du Gouvernement wal­lon adoptant les résultats de la 6^e révision des Plans d'Expo­si­tion au Bruit des aéroports wallons en adoptant les courbes révisées de ces plans



ACNAW
CAP NORD
BOULEVARD DU NORD 8
5000 NAMUR

<https://acnaw.be/home.html>

18 août 2025

1

Contexte

En exécution de l'article I bis §3 de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, le Gouvernement a arrêté, en date du 27 mai 2004, les zones A', B', C' et D' des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Liège-Bierset et de Charleroi - Bruxelles Sud.

Ces arrêtés sont entrés en vigueur le 13 juillet 2004.

En vertu de l'article 1^{er} bis §3 dernier alinéa, de la loi du 18 juillet 1973, « Les zones d'exposition au bruit font l'objet d'une révision triennale sans que les nouvelles zones ainsi délimitées puissent être réduites par rapport à celles définies avant la révision et ne puissent dépasser les limites fixées par le plan de développement à long terme ».

L'objectif de la révision triennale est double :

- vérifier que le PEB en vigueur correspond, au minimum, à la situation réelle, notamment en ce qui concerne le nombre de mouvements enregistrés sur l'aéroport ou la flotte utilisée par les opérateurs économiques ;
- adapter les limites du PEB en fonction de l'évolution prévue ou prévisible des activités aéroportuaires et de la composition des flottes à dix ans.

La table 1.1 présente les révisions des plans d'exposition au bruit effectuées par le Service Public de Wallonie, Mobilité et Infrastructures, selon le calendrier réel comparativement au calendrier légal ainsi que le logiciel utilisé pour les simulations numériques.

Révision PEB	Calendrier légal		Calendrier réel		Logiciel
	Date prévue	Données d'exploitation	Date effective	Données d'exploitation	
1 ^{re}	2007	2006	2007	2006	INM 6.0c
2 ^e	2010	2009	2011	2009	INM 6.0c
3 ^e	2013	2012	2015	2012	INM 6.0c
4 ^e	2016	2015	2017	2015	INM 6.0c
5 ^e	2019	2018	2022	2018	IMPACT 3.36A
6 ^e	2022	2021	à déterminer	2021	IMPACT 3.39A
7 ^e	2025	2024	—	—	—

TABLE 1.1:
Rév.
PEB

le Gouvernement wallon a conclu pour les 4 premières révisions que les limites des PEB ne de-

vaient pas être adaptées.

À la suite de sa décision, en 2020, de changer de logiciel de simulation numérique, le Gouvernement wallon a conclu que les limites des PEB devaient être révisées à l'occasion de la cinquième vérification. Le retard important entre la date effective d'entrée en vigueur des résultats de la 5^e révision et la date légalement prévue s'explique notamment par la volonté du Gouvernement d'utiliser le même logiciel de simulation pour les PEB et pour les PDLT (voir chapitre 3 page 7).

De nouvelles zones A', B', C' et D' du PEB de chaque aéroport ont été adoptées le 28 avril 2022 par le Gouvernement wallon. Pour chaque aéroport, elles sont l'union des zones adoptées en 2004 avec celles relatives à la situation de 2018 et des prévisions à 10 ans.

Pour la sixième révision, l'administration wallonne a entrepris de vérifier si les PEB établis en 2022 devaient être révisés. Le rapport définitif de cette 6^e révision a été adressé à la ministre de tutelle le 19/09/2024, à la suite de la réunion du comité d'accompagnement auquel participe l'Autorité.

Par une lettre du 18/07/2025, la ministre ayant la gestion aéroportuaire dans ses attributions a sollicité l'avis de l'Autorité concernant les projets d'arrêtés du Gouvernement wallon relatifs à l'adoption des résultats de la 6^e révision des PEB des aéroports wallons.

Concernant la 6^e révision des PEB

L'Autorité émet un avis favorable concernant l'ensemble des modifications proposées, indispensables aux mesures d'accompagnement des riverains, mais tient à formuler les remarques suivantes :

- ▶ L'Autorité ne dispose toujours pas de l'accès à l'application IMPACT à la suite du refus du SPW de la lui donner, comme nous le rappelons systématiquement dans les rapports d'activité 2022, 2023 et 2024. L'Autorité déplore cette prise de position, rendant impossible l'utilisation d'une application essentielle dans l'évaluation des nuisances sonores. En conséquence, aucune vérification de l'exactitude du calcul des zones de PEB n'a pu être effectuée ;
- ▶ s'agissant de simulations numériques, l'Autorité est consciente que l'appartenance à une zone doit être vérifiée sur le terrain à l'aide de mesures sonométriques, telles que celles réalisées dans le cadre du principe d'égalité.

L'Autorité insiste sur le fait que ces mesures de bruit doivent prendre en compte une marge d'incertitude de 2,0 dB.

En effet, cette marge d'incertitude de 2,0 dB sur le $L_{Aeq,1s}$ a été validée en groupe de travail technique (GTT) et est déjà appliquée pour la détermination du L_{Amax} ($L_{Aeq,1s}$ maximum relevé lors du passage de l'aéronef), mais pas encore pour l'évaluation du niveau L_{den} (moyenne pondérée des niveaux $L_{Aeq,1s}$) lors des mesures du principe d'égalité.

Considérer qu'il existe une marge d'incertitude sur la mesure d'une grandeur physique, quelle qu'elle soit, et qu'elle n'existe pas sur une moyenne, constitue une incohérence méthodologique ;

- ▶ L'Autorité est consciente que la prise en compte de cette marge d'incertitude de 2,0 dB aura un impact budgétaire plus important que celui estimé par la SOWAER.

À titre de comparaison reprenant les résultats des 258 mesures effectuées dans le cadre du principe d'égalité lors de la campagne de mesures de 2022 - 2023, consécutives à la 5^e révision

des PEB, la SOWAER a conclu que 32 quartiers (11 EBCI et 21 EBLG) allaient pouvoir bénéficier de mesures sonores individuelles gratuites en cas de demande recevable.

Selon les critères de l'Autorité, en tenant compte de la marge d'incertitude de 2,0 dB, quelles que soient les zones concernées du PEB et en se basant sur leurs limites strictes, 36 quartiers supplémentaires devraient pouvoir bénéficier de mesures sonores individuelles gratuites en cas de demande recevable, soit au total 68 quartiers sur 258. Le détail en est donné dans notre rapport d'activité 2024.

3

Concernant la problématique de rectification technique des PDLT

En 2020, le Gouvernement wallon a décidé d'utiliser le logiciel IMPACT (version 3.36A) pour réaliser les calculs des PDLT, en remplacement du logiciel INM 6.0c devenu obsolète.

Cette décision a été prise en toute connaissance de cause. En effet, IMPACT, bien qu'ayant de nombreux aspects positifs, présente une spécificité d'utilisation : il s'agit d'une application Web gérée par EUROCONTROL, et chaque nouvelle version rend obsolètes et inaccessibles les anciennes versions de l'application.

En conséquence, l'utilisation d'IMPACT 3.36A a conduit à un élargissement des zones des PDLT, ce qui a nécessité une rectification technique de ceux-ci.

Étant donné qu'il importait de préserver la cohérence entre les simulations réalisées pour les PDLT et les PEB, le Gouvernement wallon a décidé d'utiliser la même application pour la 5^e révision des PEB, ce qui a entraîné un retard dans leur mise en œuvre (voir table 1.1 page 3).

Bien que le présent avis soit relatif aux PEB, il est important de signaler que la version 3.39A d'IMPACT, utilisée lors de la simulation numérique de la 6^e révision des PEB, comporte une adaptation de l'algorithme de simulation du bruit entraînant des modifications dans les simulations par rapport à la mise à jour 3.36A, et par conséquent, conduit à des modifications par rapport à la rectification technique des PDLT de 2022.

Les écarts seraient marginaux, mais néanmoins existants, sur le PDLT de l'aéroport de Liège mais plus conséquents pour celui de l'aéroport de Charleroi.

L'Autorité soutient dès lors la thèse qu'une nouvelle rectification technique devrait être envisagée.

Nous rappelons à cet effet notre avis n° GW/2022/01 approuvé le 14 mars 2022 :

- l'évolution du modèle de simulation utilisé par l'application IMPACT ou un éventuel changement de logiciel de simulation dans le cadre de révisions futures serait susceptible de nécessiter

à nouveau une rectification matérielle des PDLT ;

- alors même que les Plans de Développement à Long Terme avaient été envisagés afin de déterminer le « développement maximal » des aéroports wallons, ceux-ci deviendraient « évolutifs » au gré des progrès ou des choix des logiciels de simulation.

De plus, à l'article 1er bis, paragraphe 2, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit un alinéa 7 libellé de la manière suivante :

« Le Gouvernement est habilité à rectifier les limites des zones des plans de développement à long terme des aéroports wallons lorsqu'il constate que les outils informatiques de simulation de la propagation de bruit employés par l'Administration régionale ne peuvent plus remplir leurs fonctions à partir du moment où ils ne répondent plus aux standards de performance requis pour l'exécution de cette tâche en raison d'une inadéquation manifeste de la modélisation de la propagation du bruit, de l'indisponibilité de mise à jour ou du retrait ou d'une perte de la licence d'utilisation. Les limites des zones du plan rectifié ainsi délimitées ne peuvent être réduites par rapport à celles définies par le plan avant la rectification.» .

Clairement, depuis la mise en ligne de la version 3.39A d'IMPACT, la version 3.36A est rendue indisponible. Selon l'Autorité, le Gouvernement est donc légalement bien habilité à procéder à une rectification technique des PDLT.

Sur le fond de la problématique, l'Autorité continue de soutenir la notion de PDLT comme élément de stabilité de la planification territoriale autour des aéroports. Non seulement ce plan constitue un engagement à long terme du Gouvernement concernant les limites maximales que ne pourront dépasser les nuisances sonores liées aux activités de l'aéroport, mais il informe également clairement les riverains sur une possible évolution de leur situation, leur permettant ainsi de choisir en toute connaissance de cause entre achat et isolation. C'est enfin un message précis à l'attention des personnes qui désireraient s'établir dans une des zones du PDLT.

Dans le but d'une information correcte des riverains ainsi que par soucis de cohérence entre les simulations numériques réalisées dans le cadre des révisions des PEB et celles des PDLT comme ce fut le cas lors de la 5^e révision des PEB, l'Autorité maintient qu'une rectification technique des PDLT devrait être envisagée puisque des élargissements de zone des PDLT sont observés lors des simulations numériques effectuées avec la version 3.39A d'IMPACT.

De plus, si une rectification technique des PDLT n'était pas envisagée actuellement alors que des élargissements de zones sont constatés, la question se pose de savoir quels seraient les critères de rectification et qui jugerait du moment opportun pour la réaliser.