



**AVIS N° Init/2005/1**

**RENDU LE SAMEDI 01 JUILLET 2006**

**Avis remis d'initiative sur le décret du 15 décembre 2005  
modifiant l'article 1<sup>er</sup> bis, § 5, de la loi du 18 juillet 1973 relative à  
la lutte contre le bruit et sur le décret du 02 février 2006 modifiant  
l'article 1<sup>er</sup> bis, §§ 5, 6 et 7, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la  
lutte contre le bruit et les articles 1<sup>er</sup> bis et 6 du décret du 23 juin  
1994**



## **Introduction**

Les décrets du 15 décembre 2005 et du 2 février 2006 modifient les dispositions des articles 1<sup>er</sup> bis et 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne ainsi que l'article 1<sup>er</sup> bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit. L'ACNAW a rendu d'initiative, en date du 17 janvier 2006, un avis relatif aux articles 1<sup>er</sup> et 2 du décret du 2 février 2006. Cet avis a été élaboré sur la base d'un projet de décret dont le texte est identique à la version finalement adoptée. Le présent avis se limite dès lors au décret du 15 décembre 2005 ainsi qu'aux articles 3 et 4 du décret du 2 février 2006.

## **Décret du 15 décembre 2005**

### **Article 1-1**

L'article 1-1<sup>o</sup> 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 vingt quatre heures. Ces dépassements ne peuvent excéder 6 dB (A). A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014, ces dépassements ne pourront excéder 3 dB (A).

Commentaire :

L'autorité s'est déjà prononcée, dans le passé, sur la problématique des dépassements et a recommandé qu'aucun dépassement ne soit toléré (voir notamment l'avis du 4 octobre 2003). Le niveau de 45 dB(A) constitue un objectif fixé par l'OMS. Cependant, dans ses motivations, le Gouvernement fait référence à certains travaux scientifiques récents qui indiquent qu'un nombre limité de dépassements serait tolérable. La modification introduite va dans ce sens : elle fixe le nombre maximal de dépassements par période de vingt-quatre heures tout en fixant l'amplitude de ces dépassements. La réduction de celle-ci à 3 dB(A) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014 va dans le sens préconisé, à savoir une réduction graduelle de l'importance des dépassements.

### **Articles 1-2<sup>o</sup> et 1-3<sup>o</sup>**

L'article 1-2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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 ».

Commentaires :

L'article 1-2° complète utilement l'alinéa 2, 2° du §5 de la loi du 18 juillet 1973 en restreignant l'objectif fixé (55 dB(A) dans la ou les pièce(s) de jour) à la seule considération du bruit engendré par le passage des avions.

Cette restriction, complétée par l'article 1-3° supprimant les termes « pour autant que ces dépassements soient dus à un dépassement du niveau maximal de bruit extérieur visé au §7» aurait mérité d'être assortie d'une référence aux niveaux admissibles de bruit extérieur. L'autorité indépendante estime que cette précision serait utile car elle permettrait de fixer un objectif réaliste en terme d'affaiblissement acoustique alors que le décret fixe une obligation de résultat pour le niveau sonore intérieur sans contrainte apparente sur le niveau de bruit extérieur.

### **Décret du 2 février 2006**

#### **Article 3-1°**

L'article 3-1° vise à définir de manière plus précise les bénéficiaires potentiels des mesures d'accompagnement visées à l'alinéa 1er, 1° à 3° du §4 de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit. Les mesures concernées comportent l'acquisition de tout immeuble bâti ou non bâti, le placement de dispositifs d'isolation ainsi que l'octroi d'une prime de déménagement au titulaire d'un bail de résidence principale.

L'article précise que le demandeur doit être, à la date d'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement délimitant les zones de développement à long terme (PDLT) des aéroports wallons, propriétaire, emphytéote ou titulaire d'un droit d'emphytéose, superficière ou titulaire d'un droit de superficie, ou encore titulaire d'un bail de résidence principale sur l'immeuble d'habitation faisant l'objet de la demande.

Commentaires :

- La mesure a pour objectif de restreindre l'accès aux mesures d'accompagnement aux seuls demandeurs propriétaires de leur bien (ou assimilés) avant l'adoption du PDLT. Elle vise également à éviter des opérations spéculatives sur des immeubles acquis après la date d'entrée en vigueur du PDLT.
- La mesure écarte de la procédure les personnes ayant fait l'acquisition d'un bien après la date d'adoption du PDLT. L'exposé des motifs accompagnant le projet de décret indique qu'il est implicitement supposé que ces personnes étaient informées des conditions particulières associées à l'exploitation de l'aéroport au moment où elles ont procédé à leur acquisition.
- L'autorité s'interroge sur l'existence de procédures visant à informer systématiquement les candidats acquéreurs à propos de l'existence de telles restrictions à l'octroi des mesures d'accompagnement. Est-il admissible d'écarter, de la sorte, des bénéficiaires potentiels sous la condition qu'ils auraient du être informés des conditions environnementales particulières liées à l'exploitation de l'aéroport ?

Cette information est-elle donnée systématiquement à tout acquéreur de bien immobilier (par exemple lors de la passation de l'acte de vente) ?

- De même, l'autorité suggère la mise en place d'une procédure d'information à l'intention des locataires d'habitations situées dans les diverses zones du PEB.

#### Article 3-2°

L'article 3-2° précise que les niveaux de bruit visés aux alinéas 1° et 2° de la loi du 18 juillet 1973 sont mesurés au moyen d'un sonomètre de classe 1 tel que défini dans les normes CEI 651 et 804, conformément à la norme ISO 140-5.

Commentaires :

- Cet article introduit une précision utile quant au matériel et à la procédure à mettre en oeuvre pour la mesure des niveaux de bruit à l'intérieur des habitations faisant l'objet de travaux d'insonorisation.
- Les mesures de bruit visées au §5 de l'article 1<sup>er</sup> bis de la loi du 18 juillet 1973 concernent à la fois la mesure du niveau sonore maximal dans les pièces de jour ou de nuit et la mesure de l'indice d'affaiblissement. L'autorité estime que le texte décretaal aurait pu expliciter de manière plus précise les modalités de réalisation des mesures des niveaux sonores maxima et des affaiblissements (ainsi qu'elles sont, par exemple, décrites à l'article 2 de l'arrêté du 18 juillet 2001 portant exécution de l'arrêté du 31 mai 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux immeubles d'habitation situés dans la deuxième zone (zone B) du plan d'exposition au bruit des aéroports relevant de la Région wallonne).

#### Article 3-3°

L'article 3-3° précise, de manière similaire, que le niveau sonore maximal d'un aéronef est mesuré au moyen d'un sonomètre de classe 1 tel que défini dans les normes CEI 651 et 804.

Commentaire :

- Cet article introduit une précision utile quant au matériel à mettre en oeuvre pour la mesure des niveaux de bruit extérieur lors du passage d'un aéronef.

#### Article 4 :

L'article 4 fixe la date d'entrée en vigueur du décret au jour de sa publication au Moniteur belge, à l'exception de l'article 1<sup>er</sup> qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Commentaire :

- L'autorité s'étonne que les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> modifiant les conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud s'appliquent dès le 1<sup>er</sup> janvier 2006, alors que décret a été promulgué le 2 février 2006.