



AVIS RENDU A LA DEMANDE DU MINISTRE
AYANT LA GESTION AEROPORTUAIRE DANS
SES ATTRIBUTIONS LE LUNDI 25 OCTOBRE
2010

Avant-projets de textes ayant trait à la mise en œuvre d'un mécanisme de
sanction des infractions visées par le décret du 23 juin 1994



Avant-projets de textes ayant trait à la mise en œuvre d'un mécanisme de sanction des infractions visées par le décret du 23 juin 1994

Avis de l'ACNAW

25 octobre 2010

1 Introduction

A la demande du Ministre ayant la gestion aéroportuaire dans ses attributions, l'Autorité a examiné – en urgence – trois propositions de textes relatifs à la mise en œuvre d'un mécanisme de sanction des infractions visées par le décret du 23 juin 1994 :

- avant-projet de décret modifiant l'article 6, §3, alinéa 4, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne ;
- avant-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 ;
- projet d'arrêté ministériel de localisation des sonomètres fixes destinés au contrôle des niveaux de bruit maximum à ne pas dépasser par les aéronefs utilisant les aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud.

Le présent avis est scindé en trois parties relatives aux trois propositions de textes mentionnées ci-dessus.

2 Avant-projet de décret modifiant l'article 6, §3, alinéa 4, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

2.1. Dispositions particulières de l'avant-projet de décret

L'avant-projet de décret vise à modifier le mode de répartition des dépassements faisant l'objet d'un avertissement. Le décret actuel prévoit une répartition de ces dépassements par les sociétés gestionnaires des aéroports, après consultation du fonctionnaire compétent, entre les différents exploitants techniques ou commerciaux opérant sur les aéroports au prorata du nombre de mouvements journaliers que chacun de ces exploitants effectue sur l'aéroport considéré, étant entendu que ces dépassements sont imputés suivant l'ordre chronologique des mouvements effectués par chaque exploitant, par période de 24 heures.

La première modification vise à substituer le système de répartition des dépassements admissibles au prorata du nombre de mouvements journaliers que chacun des exploitants effectue sur l'aéroport considéré par un système d'imputation de ces dépassements aux exploitants techniques ou commerciaux concernés, suivant l'ordre chronologique des mouvements effectués sur l'aéroport considéré, par période de 24 heures.

Une seconde modification de ce texte supprime la consultation préalable du fonctionnaire compétent par les sociétés gestionnaires des aéroports.

2.2. Commentaires

Dans ses avis antérieurs (notamment l'avis du 27 avril 2009 repris en annexe), l'Autorité a maintes fois rappelé que l'arrêté "sanctions" devait s'articuler sur le strict respect des limites de niveaux de bruit stipulées dans les décrets existants et qu'en conséquence, aucun dépassement ne pouvait être toléré, ni a fortiori programmé par le gestionnaire de l'aéroport. En organisant la répartition de dépassements autorisés, l'Autorité estime qu'il est difficile de maintenir que ces dépassements constituent des infractions.

L'imputation de tels dépassements aux exploitants concernés selon un ordre chronologique à partir de 00h00 revient à dépénaliser les dépassements se produisant dans le créneau horaire le plus dommageable au sommeil des riverains. De plus, cette disposition est en contradiction avec la réglementation des quotas de bruit pour les arrivées tardives des avions basés à Charleroi, qui pénalise plus fortement les mouvements après 00h00. Dans l'hypothèse où l'avant-projet maintiendrait le principe d'imputation des dépassements prévus aux alinéas 2 et 3 suivant l'ordre chronologique, il semblerait plus logique d'organiser cette imputation à partir du matin (par exemple à partir de 6h30) sur les deux plateformes aéroportuaires.

En outre, l'article 1^{er} de l'avant-projet de décret ne prévoit plus la consultation du fonctionnaire compétent dans la procédure d'imputation des dépassements aux exploitants concernés. L'Autorité considère cependant qu'il serait préférable de maintenir l'intervention de l'autorité administrative publique pour éviter tout conflit d'intérêt.

3 Avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon remplaçant l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives en matières de nuisances sonores aéroportuaires

3.1. Dispositions particulières de l'avant-projet d'arrêté

L'avant-projet communiqué est, à peu de choses près, identique au projet d'arrêté soumis à l'Autorité le 22 avril 2009 sur lequel elle a rendu le 27 avril 2009, en urgence, à la demande du Gouvernement, un avis repris en annexe.

3.2. Commentaires

Constatant que la plupart des recommandations formulées dans l'avis 2009 n'ont pas été prises en compte dans le nouveau projet, l'Autorité ne peut que les réitérer.

L'Autorité complète cet avis par les observations suivantes :

- L'article 2 (chapitre II) énonce que le fonctionnaire chargé de la surveillance doit dresser un procès-verbal pour chaque infraction visée à l'article 6 §1^{er} du décret, y compris celles qui ne donneront lieu qu'à un avertissement (article 6 §3 alinéa 2). Cette modification intègre une recommandation de l'Autorité. Elle rappelle toutefois qu'elle avait demandé qu'une copie de chaque procès-verbal lui soit envoyée, comme prévu à l'article 7 de l'arrêté du 29 janvier 2004.
- L'article 12, §5 (chapitre VI) prévoit qu'*en cas de récidive dans un délai de 24 heures débutant à 00h00 jusqu'à 23h59, le montant de l'amende est augmenté du montant de l'amende précédente sans pouvoir dépasser 7.500 euros.* L'Autorité fait observer que le terme "récidive" n'est pas approprié puisqu'il vise la commission d'une infraction après une condamnation définitive. Elle s'interroge en outre sur la légalité d'un tel système d'aggravation de la sanction.
- La remarque qu'elle avait formulée au sujet de l'article 15 est devenue sans objet.

4 Projet d'arrêté ministériel de localisation des sonomètres fixes destinés au contrôle des niveaux de bruit maximum à ne pas dépasser par les aéronefs utilisant les aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud.

4.1. Dispositions particulières du projet d'arrêté ministériel

Le projet d'arrêté définit la localisation des sonomètres fixes destinés au contrôle des niveaux de bruit générés par les aéronefs utilisant les aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles-Sud.

4.2. Commentaires

Le projet d'arrêté vise en réalité à officialiser le choix des sonomètres supportant la mise en œuvre de l'arrêté "sanction".

L'Autorité formule les commentaires suivants :

- Si l'objectif poursuivi consiste à appliquer la procédure "sanction" à tous les dépassements sonométriques observés, pourquoi ne pas sélectionner l'ensemble des sonomètres fixes opérationnels sur les deux plateformes ?
- L'autorité s'interroge sur la pertinence du choix des sonomètres retenus sur chacune des plateformes pour capturer efficacement la majorité des mouvements engendrant des dépassements.

- A Liège-Bierset, les sonomètres F007, F006 et F012 affectés au relevé des dépassements lors de décollages en piste 23 sont alignés sous la trajectoire moyenne idéale. Toutefois, la grande dispersion des trajectoires lors du virage à droite ne permettra pas de capturer certains dépassements au moyen de ces trois sonomètres. En particulier, les avions plus anciens (souvent plus bruyants) qui ne sont pas dotés d'équipements RNAV performants risquent de bénéficier, dans ce contexte, de l'absence de détection des dépassements en raison des écarts par rapport à la trajectoire idéale alors que, dans le même temps, les avions plus récents seront davantage pénalisés par de faibles écarts par rapport à cette même trajectoire.
- Les sonomètres F007, F006 et F012 à Liège-Bierset ne permettront pas de relever des dépassements en cas d'utilisation de la piste 05 pour les atterrissages. Compte tenu du nombre important de mouvements en sens inversé sur cette plateforme, il serait judicieux de localiser au moins un sonomètre sous la trajectoire d'atterrissage en 05.
- A Charleroi-Bruxelles-Sud, la problématique du choix des sonomètres est similaire.

Annexe : Avis N° GW/2009/1 rendu 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.