



Rapport d'activité 2010



A C N A W

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne

Rapport d'activité 2010



A C N A W

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne

Table des matières

PRÉAMBULE	6
1. SYNTHÈSE	7
2. RÉALISATION DES OBJECTIFS 2010	11
2.1. Communication	12
2.2. Contrôle des conditions d'exploitation	12
2.3. Trajectoires inhabituelles	12
2.4. Campagnes de mesures de bruit réalisées dans le cadre de l'application du principe d'égalité	13
2.5. Effets du bruit sur la santé	13
2.6. Développement de contacts européens	13
2.7. Contacts avec les partenaires	14
2.8. Politique de sanctions	14
3. ACTIVITÉS 2010	15
3.1. Calendrier des réunions	16
3.2. Activités liées aux missions de base	16
3.2.1. Avis et recommandations d'initiative	16
3.2.2. Alerte des autorités	16
3.2.3. Dénonciation des manquements aux restrictions d'exploitation	16
3.2.4. Expertise	17
3.2.5. Avis à la demande du Gouvernement wallon	17
3.2.6. Avis donnés aux citoyens	17
3.2.7. Médiation	17
3.3. Autres activités	17
3.3.1. Rencontres et auditions	17
3.3.1.1. Administration	17
3.3.1.2. Sociétés de gestion	18
3.3.1.3. SOWAER	18
3.3.2. Colloques et congrès	18
3.3.2.1. 16 ^{ème} Conférence internationale «Passenger Terminal Expo 2010», Bruxelles, du 23 au 25 mars 2010	18
3.3.2.2. 5 ^{ème} Sommet sur l'Aviation et l'Environnement, Genève, 16 et 17 septembre 2010	19
3.3.2.3. Colloque relatif au développement durable du secteur aéroportuaire en Wallonie - Environnement et infrastructures, La Hulpe, 25 et 26 octobre 2010	21
3.3.2.4. 6 ^{èmes} Assises nationales sur la qualité de l'environnement sonore, Paris, du 14 au 16 décembre 2010	22
3.3.2.5. MIME Project final Seminar, Bruxelles, 16 décembre 2010	23
4. OBJECTIFS 2011	25
5. ANNEXES	27
5.1. Analyse des statistiques sonométriques relatives à l'aéroport de Charleroi	28
5.1.1. Statistiques sonométriques 2009 - compléments	28
5.1.1.1. Dépassements du L_{Amax} et contrôle du L_{den}	28
5.1.1.2. Quota de bruit par mouvement pour les tranches horaires 6h30-7h00 et 22h00-23h00	28
5.1.1.3. Vols après 23h00	28
5.1.2. Statistiques sonométriques 2010	30
5.1.2.1. Dépassements du L_{Amax} et contrôle du L_{den}	30

5.1.2.2. <i>Quota de bruit par mouvement pour les tranches horaires 6h30-7h00 et 22h00-23h00</i>	31
5.1.2.3. <i>Vols après 23h00</i>	31
5.1.2.4. <i>Mouvements en sens inversé</i>	35
5.1.2.5. <i>Conclusions</i>	35
5.2. Analyse des statistiques sonométriques relatives à l'aéroport de Liège-Bierset.....	36
5.2.1. <i>Dépassements du L_{Amax} et contrôle du L_{den}</i>	36
5.2.2. <i>Mouvements en sens inversé</i>	38
5.2.3. <i>Conclusions</i>	38
5.3. Incidence acoustique des trajectoires inhabituelles 2010.....	39
5.3.1. Description de l'analyse.....	39
5.3.2. Aéroport de Charleroi (EBCI).....	39
5.3.2.1. <i>Nombre de trajectoires inhabituelles relevées sur EBCI en 2010</i>	39
5.3.2.2. <i>Evolution du nombre et du pourcentage de trajectoires inhabituelles relevées depuis 2008</i>	40
5.3.3. Aéroport de Liège (EBLG).....	41
5.3.3.1. <i>Nombre de trajectoires inhabituelles relevées sur EBLG en 2010</i>	41
5.3.3.2. <i>Evolution du nombre et du pourcentage de trajectoires inhabituelles relevées depuis 2008</i>	42
5.3.4. Conclusions.....	43
5.4. Analyse des rapports de vérification et d'intervention sur les sonomètres fixes 2010.....	43
5.5. Suivi de la situation des riverains et des mesures d'accompagnement.....	43
5.5.1. Liège.....	44
5.5.1.1. <i>Situation</i>	44
5.5.1.2. <i>Insonorisation</i>	44
5.5.1.3. <i>Rachat</i>	45
5.5.1.4. <i>Indemnisation</i>	45
5.5.2. Charleroi.....	46
5.5.2.1. <i>Situation</i>	46
5.5.2.2. <i>Insonorisation</i>	46
5.5.2.3. <i>Rachat</i>	47
5.5.2.4. <i>Indemnisation</i>	47
5.5.3. Conclusions.....	48
5.6. Avis rendu le 25 octobre 2010 portant sur des 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.....	48
5.6.1. Introduction.....	48
5.6.2. 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.....	48
5.6.2.1. <i>Dispositions particulières de l'avant-projet de décret</i>	48
5.6.2.2. <i>Commentaires</i>	49
5.6.3. 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.....	49
5.6.3.1. <i>Dispositions particulières de l'avant-projet de décret</i>	49
5.6.3.2. <i>Commentaires</i>	49
5.6.4. 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.....	50
5.6.4.1. <i>Dispositions particulières du projet d'arrêté ministériel</i>	50
5.6.4.1. <i>Commentaires</i>	50
5.7. Calendrier des réunions.....	51
5.7.1. Réunions plénières ordinaires et extraordinaires.....	51
5.7.2. Réunions des groupes de travail.....	51



Préambule

Le 06 mars 2010, le mandat des membres de l'Autorité arrivait à échéance. Une nouvelle équipe a été mise en place par l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2010 portant nomination du président et des membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW).

Le précédent rapport d'activité concernait la période allant du 1er janvier 2009 au 6 mars 2010 inclus. Ce rapport 2010 portera dès lors sur la période s'étalant du 27 mai au 31 décembre 2010 pour les activités de l'ACNAW à proprement parler, et sur l'ensemble de l'année 2010 pour les données statistiques.

Pendant la période transitoire entre les deux mandats, la cellule d'appui a assuré le suivi administratif des affaires courantes.

Les membres de l'ACNAW :

Raymond Loop, président

Jean-Pierre Coyette, vice-président, porte-parole et membre compétent en matière de nuisances sonores

Michel Audrit, membre compétent en matière d'aéronautique

Philippe Brux, membre compétent en matière d'acoustique

Naïma Deggouj, membre compétent en matière de santé humaine

Daniel Soubrier, membre compétent en matière de gêne sonore

Pierre Taillard, membre compétent en matière de navigation aérienne

Les membres de la cellule d'appui logistique et administratif :

Christian Bodart, secrétaire

Laurence Fagot, attachée permanente

Bénédicte Duquesne, secrétaire de direction

1 Synthèse



Conformément aux objectifs annoncés au terme de l'exercice 2009, l'Autorité de contrôle a mené en 2010 les actions suivantes :

- **Communication** : l'Autorité a poursuivi les initiatives visant à adopter, à terme, des chartes du développement durable sur les aéroports wallons. Selon elle, ces chartes devraient associer toutes les personnes concernées par l'activité aéroportuaire autour d'actions bien identifiées. Elle a formulé des propositions concrètes dans ce sens et a réitéré l'importance à accorder au volet communication d'un tel projet.
- **Contrôle des conditions d'exploitation** : l'ACNAW a examiné les statistiques sonométriques relatives aux deux plateformes aéroportuaires (dépassements sonométriques, quota par mouvement et arrivées d'avions basés après 23 heures à Charleroi). L'exercice de cette tâche repose sur l'exploitation de nombreuses données (mesures sonométriques, données CR1, traces radar). La fiabilisation des données CR1 en provenance de l'aéroport de Charleroi a fait l'objet d'une attention particulière de la part de l'Autorité qui a réuni les acteurs concernés (BSCA, SPW, SOWAER) afin de consolider les progrès enregistrés.
- **Trajectoires inhabituelles** : l'Autorité est restée attentive aux trajectoires inhabituelles sur les deux plateformes. En collaboration avec la SOWAER, elle a participé à la définition de volumes de détection devant permettre, à terme, l'automatisation de leur relevé.
- **Effets du bruit sur la santé** : La mise en place de la nouvelle équipe de l'ACNAW s'est accompagnée de la réactivation du groupe de travail consacré aux effets du bruit aéroportuaire sur la santé.
- **Développement de contacts européens** : lors du colloque relatif au développement durable du secteur aéroportuaire en Wallonie (25-26 octobre 2010), organisé dans le cadre de la Présidence belge du Conseil de l'Union européenne, l'Autorité a fait une présentation de ses activités et dressé un bilan au terme de près de 10 ans d'existence.

Elle a également participé au séminaire final du projet européen MIME consacré à l'étude de faisabilité d'un système d'échange de « permis bruit ».

- **Contacts avec les partenaires** : durant l'année 2010, l'Autorité a poursuivi ses contacts avec les différents partenaires du secteur (SOWAER, Liege Airport, BSCA, SPW) sur les différentes thématiques faisant l'objet de ses missions.
- **Politique de sanctions** : en octobre 2010, l'Autorité a émis, en urgence, un avis sur des avant-projets de décret et d'arrêtés relatifs à la mise en place d'un mécanisme de sanction des infractions visées par le décret du 23 juin 1994.



2 Réalisation des objectifs 2010



2 Réalisation des objectifs 2010

2.1. Communication

Depuis plusieurs années déjà, l'Autorité recommande la mise en place de chartes du développement durable sur les aéroports wallons. Plusieurs avis ont été émis dans ce sens¹. En février 2010, l'Autorité a reçu les représentants de la SOWAER et du Cabinet du Ministre afin de leur présenter des propositions d'actions. L'Autorité a par ailleurs proposé des pistes quant à la méthodologie à suivre pour lancer le processus d'élaboration des chartes et y associer tous les partenaires concernés. Fin 2010, l'Autorité a décidé d'interpeller à nouveau le Ministre sur la suite réservée à ce projet.

Dans le souci d'améliorer sa visibilité, l'ACNAW a accordé une attention particulière à la mise à jour des informations présentes sur son site Internet. Un formulaire visant à faciliter l'envoi d'informations à l'ACNAW est téléchargeable en ligne et une brochure présentant les activités de l'ACNAW a également été éditée. Celle-ci est disponible sur demande, sur le site Internet ou encore sur les deux sites aéroportuaires, au niveau des cellules d'information SOWAER Environnement.

2.2. Contrôle des conditions d'exploitation

L'Autorité a procédé au suivi des statistiques aéroportuaires qui lui sont fournies trimestriellement par l'Administration, de manière à contrôler le respect des conditions d'exploitation en vigueur sur les aéroports relevant de la Région wallonne. La synthèse de cette analyse figure en annexes 5.1 et 5.2.

Au cours de ces analyses, l'Autorité a observé une nette amélioration de l'encodage des données relatives aux mouvements opérés sur l'aéroport de Charleroi. Cette tendance a été confirmée lors d'une réunion consacrée au suivi des actions entreprises dans ce domaine depuis la réunion de concertation tenue le 1^{er} octobre 2009 entre l'ACNAW, le SPW et BSCA².

De possibles infractions au décret du 23 juin 1994 ont été relevées et répercutées auprès des autorités (vol d'entraînement en dehors des heures tolérées, mouvements entre 23h00 et 6h30). Une synthèse de ces analyses figure en annexes 5.1 et 5.2.

Dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne, aucun procès-verbal d'infraction n'a été transmis à l'Autorité par l'Administration (disposition prévue par l'article 7 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives).

L'Autorité a également analysé les rapports de vérification et d'intervention sur les sonomètres fixes du réseau DIAPASON, ainsi que les rapports environnementaux de la SOWAER. Les synthèses figurent en annexe 5.4 et 5.5.

2.3. Trajectoires inhabituelles

L'Autorité a continué de suivre l'évolution du nombre de trajectoires considérées comme «inhabituelles» et leur éventuel impact acoustique. La synthèse de cette analyse se situe en annexe 5.3.

⁽¹⁾ - Stratégie de communication - recommandations, avis transmis au Ministre le 24 novembre 2005;

- Propositions de l'ACNAW du 06 octobre 2007 en matière de communication à destination des riverains des plateformes aéroportuaires, Rapport d'activité 2007, pages 35-41;

- Mise en oeuvre d'une charte environnementale sur les aéroports wallons - propositions de l'ACNAW du 13 novembre 2008, Rapport d'activité 2008, pages 41-44.

⁽²⁾ Rapport d'activité 2009, p14.



Au cours de cette année, l'Autorité a poursuivi avec la SOWAER la mise au point d'un système de détection automatique des trajectoires inhabituelles, basé sur la définition de volumes de détection. Plusieurs réunions portant sur ce sujet ont été tenues en 2010.

L'Autorité a par ailleurs élaboré un avis relatif à l'offre technique remise par la société de développement de l'outil informatique quant aux fonctionnalités attendues.

2.4. Campagnes de mesures de bruit réalisées dans le cadre de l'application du principe d'égalité

En application de l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 relatif au «principe d'égalité», la SOWAER a fait procéder à des campagnes de mesures de bruit dans les quartiers situés en périphérie des zones des Plans d'exposition au bruit (PEB) des aéroports de Liège-Bierset et Charleroi-Bruxelles Sud. Ces campagnes se sont étalées sur 2009 et 2010.

L'Autorité n'a pas été sollicitée pour remettre d'avis intermédiaire sur le déroulement de ces campagnes. Le rapport final sera examiné par l'Autorité après sa publication.

2.5. Effets du bruit sur la santé

Suite à la mise en place de la nouvelle équipe de l'ACNAW, le groupe de travail consacré aux effets du bruit aéroportuaire sur la santé humaine a été réactivé. Un relevé de la littérature récente publiée dans ce domaine est en cours de réalisation.

Le groupe de travail a marqué son intérêt pour l'étude épidémiologique DEBATS³, lancée en 2009. Cette recherche, financée par le Ministère français de la Santé et menée par l'Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité, vise à mieux quantifier les effets du bruit des avions sur la santé par le suivi de cohortes de populations exposées diversement au bruit. Initiatrice de ce projet, l'ACNUSA préside le comité de pilotage de l'étude et devrait disposer du rapport final en 2016⁴.

2.6. Développement de contacts européens

Un colloque relatif au développement durable du secteur aéroportuaire en Wallonie (voir point 3.3.2.3) a été organisé, en octobre 2010, dans le cadre de la Présidence belge du Conseil de l'Union européenne. L'Autorité y a présenté un exposé relatif à ses missions et activités. Cette présentation est disponible sur le site Internet de l'ACNAW⁵.

Une délégation de l'Autorité s'est rendue à la présentation finale du projet MIME, financé par la Commission européenne, où elle a eu l'opportunité de s'entretenir avec les responsables du projet.

Intéressée par les travaux de la Commission Européenne dans le domaine de la réduction des nuisances sonores liées à l'activité aéroportuaire, l'Autorité demandera début 2011 à être reçue par les services de la Commission européenne, en association avec l'ACNUSA. Un contact a déjà été pris dans ce sens lors des 6^{èmes} Assises sonores à Paris.

³ Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé.

⁴ ACNUSA, rapport d'activité 2009, p18.

⁵ http://www.acnaw.be/opencms/export/sites/be.acnaw/resources/documents_pdf/ColloqueOctobre2010ACNAW08102010French_-_version_Internet19112010.pdf

2.7. Contacts avec les partenaires

Dès son renouvellement, l'Autorité a repris des contacts réguliers avec les différents acteurs du secteur aéroportuaire wallon.

Plusieurs réunions techniques se sont tenues avec la SOWAER pour traiter des thèmes suivants : la préparation du colloque sur le développement durable du secteur aéroportuaire wallon, la mise en place de volumes de détection automatique des trajectoires inhabituelles, le fonctionnement de DIAPASON, et la gestion des plaintes au niveau des cellules d'information SOWAER Environnement.

A l'occasion d'une de ces réunions techniques, le groupe de travail «procédures et trajectoires» a rencontré le nouveau «Manager ATS Regions» de Belgocontrol.

Début septembre, l'Autorité a assisté à l'inauguration de l'allongement de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset.

En vue de préparer le suivi des actions relatives à l'encodage des données CR1 à l'aéroport de Charleroi, l'Autorité a rencontré successivement l'agent du SPW chargé de l'élaboration des statistiques sonométriques, le responsable «opérations» de BSCA et le responsable DIAPASON de la SOWAER. Suite à ces entretiens, l'Autorité a organisé une réunion sur le sujet le 09 décembre 2010 avec les représentants de BSCA, du SPW et de la SOWAER.

2.8. Politique de sanctions

L'Autorité a réitéré auprès du Ministre en charge des matières aéroportuaires, ses recommandations en matière de politique de sanctions, en insistant notamment sur la nécessité d'adopter et de mettre en œuvre un arrêté permettant la mise en œuvre effective d'un dispositif de sanctions.

Le Ministre a par la suite chargé l'Autorité de rédiger un avis sur trois propositions de textes ayant trait à la mise en œuvre d'un mécanisme

de sanction des infractions visées par le décret du 23 juin 1994.

Cet avis, rendu le 25 octobre 2010, figure en annexe 5.6 et porte sur les textes suivants :

- un 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;
- un 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;
- un 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.

L'Autorité reste particulièrement attentive à la problématique des sanctions visant à faire respecter la réglementation relative aux nuisances sonores générées par l'exploitation des plateformes aéroportuaires.

Elle a sollicité à ce propos l'ACNUSA en vue d'organiser en 2011 une journée de travail consacrée au système mis en place en France.

Une réunion d'information relative aux sanctions appliquées en Région bruxelloise en matière de nuisances sonores liées au trafic aérien a également été programmée fin janvier 2011 avec Bruxelles Environnement.

3 Activités 2010



3 Activités 2010

3.1. Calendrier des réunions

Durant la période concernée par le présent rapport (du 27 mai au 31 décembre 2010), l'ACNAW a tenu 7 réunions plénières ordinaires et extraordinaires ainsi que 21 réunions de groupes de travail.

Le calendrier des réunions et les principaux sujets traités sont repris en annexe 5.7.

3.2. Activités liées aux missions de base

3.2.1. Avis et recommandations d'initiative

En 2009, l'Autorité avait formulé une proposition visant à modifier la notion d'«avion basé» telle que définie dans la législation⁶. A la suite de celle-ci, le Ministre a fait publier au Moniteur belge du 29 juillet 2010 une circulaire interprétative datée du 04 juin 2010 définissant cette notion.

3.2.2. Alerte des autorités

Courant 2010, l'Autorité a relevé de possibles infractions au décret du 23 juin 1994 et les a relayées auprès des autorités compétentes. Des informations complémentaires relatives à ces dossiers peuvent être trouvées dans les annexes 5.1 et 5.2.

3.2.3. Dénonciation des manquements aux restrictions d'exploitation

Dans le cadre de ses activités de contrôle et de suivi des nuisances sonores aéroportuaires, l'Autorité a analysé les écarts de trajectoires à l'arrivée et au départ des deux plateformes aéroportuaires wallonnes.

Il est apparu qu'au mois de mai, un appareil avait effectué sur l'aéroport de Liège un vol d'entraînement de 19h10 à 21h56 (heures locales), soit en dehors des plages horaires autorisées pour ce type d'activité⁷, et constituant de ce fait une infraction au sens de l'art. 6, §1er, du décret du 23 juin 1994.

L'Autorité estime que ce mouvement aurait dû faire l'objet d'un rapport d'infraction de la part du fonctionnaire chargé de la surveillance et d'une éventuelle amende administrative.

En vertu de l'art. 7 de l'AGW du 29 janvier 2004⁸, une copie de ces documents aurait d'ailleurs dû être transmise à l'Autorité pour information. N'ayant rien réceptionné, celle-ci a interrogé l'Administration sur la nature de ce mouvement.

L'examen de ce cas a permis de détecter une incohérence entre la législation fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne et la publication de ces dispositions dans l'AIP Belgique-Luxembourg (Aeronautical Information Publication⁹).

Les modifications apportées à l'article 5, §1er, de l'AGW du 08 novembre 2000 par l'article 1er de l'AGW du 1er février 2007 n'ont pas été intégrées dans la publication d'information aéronautique relative à l'aéroport de Liège (page AD2.EBLG-12, point 7. Training flights).

L'Autorité a signalé cette discordance à l'Administration afin que l'AIP soit mis à jour.

⁽⁶⁾ Art. 1er bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

⁽⁷⁾ Art. 5, §1er, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 08 novembre 2000 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne, modifié par l'arrêté du 1er février 2007.

⁽⁸⁾ 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.

⁽⁹⁾ <http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/AIP>



3.2.4. Expertise

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

L'Autorité a notamment procédé à l'analyse d'un rapport d'étude acoustique relatif à la qualité et à la conformité du réseau de sonomètres. Une note a été rédigée à destination du SPW (commissionnaire de l'étude) et de la SOWAER en vue d'une réunion conjointe programmée début 2011 sur le sujet.

L'Autorité a également initié un relevé des justificatifs des retards à l'arrivée sur l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud. Une synthèse de cette analyse sera finalisée courant 2011.

Suite à l'examen des propositions de textes relatifs à la politique de sanctions, l'Autorité a poursuivi sa réflexion sur le mécanisme proposé.

3.2.5. Avis à la demande du Gouvernement wallon

A la demande du Ministre ayant la politique aéroportuaire dans ses attributions, l'Autorité a remis un avis sur trois 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. Cet avis figure en annexe 5.6.

3.2.6. Avis donnés aux citoyens

En 2010, l'Autorité a réceptionné 3 demandes d'information. Celles-ci portaient sur :

- la procédure d'octroi des mesures d'accompagnement,
- un achat immobilier à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset,
- la définition de «vol en sens inversé».

Deux plaintes ont également été adressées à l'Autorité, dont l'une par l'intermédiaire du Médiateur de la Région wallonne. Ces plaintes concernent l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud et portent sur l'augmentation du trafic et l'impact des décollages dès 6h30 et après 22h00 sur le sommeil des riverains.

L'Autorité a répondu à ces demandes dans les limites de ses compétences.

L'Autorité a également été contactée par téléphone (demandes d'information et contacts relatifs à des plaintes).

3.2.7. Médiation

A la demande d'un riverain de l'aéroport de Liège-Bierset, l'Autorité est intervenue en médiation pour un différend lié au traitement d'un dossier d'insonorisation par la SOWAER.

L'Autorité a également reçu, pour information, copie de courriers échangés entre un riverain de l'aéroport de Liège-Bierset et la SOWAER concernant l'état d'un chantier d'insonorisation.

3.3. Autres activités

3.3.1. Rencontres et auditions

3.3.1.1 Administration

L'Autorité a été sollicitée par le SPW-DGO³¹⁰ afin d'apporter une aide technique dans le cadre de la rédaction du Livre consacré au bruit dans le Code de l'Environnement. Elle ne fait pas partie du comité d'accompagnement de la convention relative à cette codification. Cependant, son attachée permanente participera aux réunions de ce comité courant 2011, à titre consultatif.

⁽¹⁰⁾ Service Public de Wallonie - Direction Générale Opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement.

Par ailleurs, le groupe de travail «acoustique» s'est entretenu avec l'agent du SPW-DGO2 chargé du suivi des problématiques liées au bruit aéroportuaire et de l'élaboration des statistiques sonométriques transmises pour analyse. Lors de cette rencontre, les points suivants ont été évoqués : statistiques sonométriques, encodage des données relatives aux mouvements sur l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, quotas de bruit par mouvement, calcul du quota count et demandes de dérogations liées aux mouvements après 23h00. Cette rencontre avait pour but de préparer la réunion qui s'est tenue le 9 décembre 2010 sur l'encodage des données CR1 à l'aéroport de Charleroi.

3.3.1.2. Sociétés de gestion

A l'occasion des 20 ans de Liege Airport, le porte-parole de l'Autorité a été interviewé par un journaliste de la RTBF-Liège pour un billet radio. Cet entretien a traité notamment de l'incidence acoustique de l'allongement de la piste.

Concernant cet allongement de piste à l'aéroport de Liège-Bierset, les président et vice-président de l'Autorité ont été invités à la cérémonie d'inauguration le 07 septembre 2010.

De manière à préparer la réunion consacrée au suivi des actions prises depuis la réunion de concertation du 1^{er} octobre 2009 au sujet de l'encodage des données CR1 à l'aéroport de Charleroi, le groupe de travail «acoustique» a reçu le responsable «opérations, handling et bureau de navigation» de BSCA. Les sujets traités ont principalement porté sur la gestion des données de vol au niveau du bureau de navigation et le suivi des mesures envisagées à la suite de la réunion de concertation du 1^{er} octobre 2009.

Cette réunion s'est tenue le 09 décembre 2010 avec le SPW et la SOWAER.

3.3.1.3. SOWAER

L'Autorité a poursuivi sa collaboration avec la SOWAER dans le but de mettre au point un système de détection automatique des trajectoires

inhabituelles via la définition de volumes de détection et la génération automatique de rapports. Plusieurs réunions consacrées à ce sujet ont été tenues en 2010.

Le responsable du système DIAPASON a également été reçu par le groupe de travail «acoustique» de l'Autorité au sujet du mode de fonctionnement de DIAPASON, des volumes de détection et de l'impact sonore au sol des trajectoires inhabituelles. Cette réunion intermédiaire a permis de préparer la réunion de suivi du 09 décembre 2010 relative à l'encodage des données sur l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

L'Autorité s'est également intéressée aux effets du bruit aéroportuaire sur la santé et aux plaintes qui pourraient en découler. Elle a organisé une réunion avec les responsables des cellules d'information SOWAER Environnement pour compléter son analyse du sujet.

Le processus de gestion des plaintes par la SOWAER a été présenté au travers des points suivants : définition du terme «plainte», types de plaintes traités, statistiques relatives à ce sujet, traitement et gestion des plaintes à proprement parler.

3.3.2. Colloques et congrès

3.3.2.1. 16^{ème} Conférence internationale «Passenger Terminal Expo 2010», Bruxelles, du 23 au 25 mars 2010

Informations générales

La Conférence internationale relative aux terminaux passagers attire chaque année près de 3500 participants issus des aéroports, des compagnies aériennes, de la recherche et développement ou encore des autorités concernées par l'aviation. Environ 80 pays y sont représentés.

Pendant 3 jours, près de 200 orateurs se sont succédés au travers d'une dizaine de sessions thématiques simultanées. Une exposition permanente sur les équipements technologiques à destination des aéroports était également accessible.

Contributions significatives

Les différents aspects de la gestion d'un terminal aéroportuaire ont été traités. Au programme : conception et développement, sûreté, sécurité, développement commercial, renforcement de l'expérience «passager» et du service client, traitement des bagages, communication, environnement et développement durable.

La session consacrée au développement durable des aéroports avait pour but de faire connaître aux professionnels du secteur des expériences réussies en termes de bonnes pratiques mises en œuvre dans le cadre de stratégies environnementales aéroportuaires. Les opportunités créées par un management environnemental moderne au niveau des opérations et du développement aéroportuaire ont été mises en avant.

Les préoccupations environnementales des aéroports concernent les secteurs suivants : la qualité de l'air, le bruit, les relations avec les communautés voisines, le changement climatique.

De par son impact local, le bruit est considéré comme une nuisance importante. Cette problématique est toutefois souvent occultée par celle du changement climatique, plus globale. Les mesures de gestion visant ce dernier conduisent généralement à une économie d'énergie et de matières premières.

Pour illustrer ces propos, de nombreux exemples de mesures et d'investissement visant les économies d'énergie ont été présentés : utilisation de puits géothermiques pour la régulation thermique des terminaux (Oslo-Gardermoen), engagement de divers aéroports dans le processus d'accréditation de l'ACI Europe visant la neutralité carbone (Francfort, Stockholm), utilisation de l'automatisation dans la conception des terminaux (Minneapolis), utilisation de l'énergie solaire et projet photovoltaïque (Singapour).

Le projet OMEGA (Opportunities for Meeting the Environmental challenges of Growth in Aviation) a également été exposé. Initié en 2007, financé par le Gouvernement anglais, et mené par 9

universités anglaises, ce projet vise à quantifier de manière indépendante l'impact de l'aviation sur l'environnement.

Les premiers destinataires de cette étude sont le secteur de l'aviation et les autorités publiques en charge de la régulation du trafic aérien. Sont toutefois impliqués dans ce projet : les constructeurs, les compagnies aériennes, les aéroports, les contrôleurs aériens, le gouvernement anglais, des ONGs, les autorités locales et régionales, des organisations internationales ayant une expertise dans ce domaine.

Les recherches portent sur le changement climatique, la qualité locale de l'air, le bruit, les appareils, les opérations, les carburants alternatifs, les politiques de régulation et les questions économiques.

En matière de bruit, les objectifs poursuivis concernent :

- le potentiel de réduction du bruit des nouvelles technologies,
- les connaissances sur les réponses des individus vis-à-vis du bruit, pour mieux informer et conseiller sur les décisions à prendre en termes de politique de régulation, de technologie et d'opérations.
- les compromis à opérer entre bruit et émissions lors du développement de nouvelles technologies.

Références additionnelles :

- www.passengerterminal-expo.com
- www.omega.mmu.ac.uk

3.3.2.2. 5^{ème} Sommet sur l'Aviation et l'Environnement, Genève, 16 et 17 septembre 2010

Informations générales :

Plus de 300 délégués de toute l'industrie de l'aviation se sont réunis à Genève pour la 5^{ème} édition du Sommet sur l'Aviation et l'Environnement organisé par l'Air Transport Action Group (ATAG)¹¹.

⁽¹¹⁾ ATAG est l'unique organisation mondiale représentant tous les secteurs de l'industrie de l'aviation.

Cette année, le Sommet mettait tout particulièrement l'accent sur les progrès réalisés quant aux objectifs du secteur en matière de réduction des émissions de gaz polluants.

Il a été souligné que les acteurs du secteur devaient poursuivre leur collaboration et maintenir leur unité afin de rester à la pointe dans la présentation de leurs objectifs aux gouvernements, à travers l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

Contributions particulières :

Les trois domaines de développement de l'industrie qui portent le plus grand potentiel de réduction des émissions sont :

- les nouvelles technologies;
- l'amélioration de la gestion du trafic aérien;
- l'utilisation durable de biocarburants.

Les intervenants ont fait le point sur les avancées dans ces domaines et leurs futures applications. Ils ont appelé les gouvernements à continuer de soutenir la recherche et le développement par le financement de la recherche aéronautique de pointe dans les institutions académiques, s'ajoutant ainsi à la contribution importante de l'industrie.

Cette dernière appelle à l'accélération de la mise en place des systèmes rationalisés de navigation aérienne, y compris le système «Next Generation» aux États-Unis et le «Ciel Unique Européen», lesquels permettront des gains d'efficacité significatifs ainsi que d'importantes réductions d'émission de carbone.

Les biocarburants doivent recevoir au cours des six prochains mois une certification complète pour leur utilisation sur les vols commerciaux. L'industrie s'est mise au défi d'assurer leur commercialisation et un approvisionnement suffisant répondant aux critères de durabilité attendus. D'importants progrès ont été réalisés grâce à des projets de petite et moyenne envergure, mais des appels de fonds supplémentaires ont été lancés et des demandes ont été adressées

aux gouvernements pour obtenir des incitations fiscales et politiques afin d'encourager ce secteur naissant de l'énergie.

Lors du quatrième Sommet sur l'aviation et l'environnement, un plan d'introduction d'approches en descente continue sur 100 aéroports à travers l'Europe d'ici 2013 avait été annoncé. Aujourd'hui, cette initiative a permis à la fois une réduction du bruit engendré par des modifications de la puissance des moteurs combinées avec une altitude légèrement plus élevée que lors d'une approche conventionnelle par paliers, et une réduction de consommation de carburant et donc des émissions de CO₂ sur 83 aéroports.

Si la réduction des émissions de gaz polluants est la priorité de l'agenda politique et industriel, la réduction du bruit reste toutefois une préoccupation du secteur. Les appareils sont en moyenne 50% plus silencieux qu'ils ne l'étaient il y a 10 ans et l'industrie travaille très activement pour que le bruit des avions soit encore réduit de 50% d'ici 2020. Il y a une forte incitation pour continuer à s'attaquer à ce problème dans la mesure où il affecte directement la viabilité des plans d'expansion des aéroports. L'OACI recommande une approche équilibrée de la réduction de bruit. Celle-ci combine une réduction des sources, une planification et une gestion de l'utilisation du sol, des procédures opérationnelles et des restrictions de vol. Le but est de maximiser les avantages environnementaux au coût le plus bas.

Mais lorsqu'on aborde certains problèmes environnementaux, des compromis sont parfois nécessaires. Ainsi, l'industrie de l'aviation doit parfois choisir entre raccourcir les routes pour réduire la quantité de carburant utilisée et mettre en place des procédures d'atténuation du bruit (quelquefois la route la plus courte à destination d'un aéroport peut conduire à survoler des zones plus peuplées). Trouver un juste équilibre est une tâche délicate. Interrogé à ce sujet, un responsable de la Direction Générale de l'Aviation Civile a affirmé qu'en France la priorité était toujours accordée au confort des riverains.

En clôture du Sommet, une résolution de toute l'industrie de l'aviation civile¹² portant sur une approche globale en matière de gestion des émissions polluantes a été adoptée pour être envoyée à l'OACI et soumise à la CCNUCC. Elle s'engage à :

- améliorer dès à présent son efficacité énergétique en moyenne de 1,5 pour cent par an jusqu'en 2020;
- stopper la croissance de ses émissions de carbone en 2020;
- réduire de moitié ses émissions en 2050 par rapport aux niveaux de 2005 (sous réserve d'un appui des gouvernements à travers une incitation à la recherche et le développement technologique du secteur ainsi que le développement commercial de carburants durables faibles en carbone tout en fournissant des infrastructures modernes).

Référence additionnelle :

- www.environment.aero

3.3.2.3. Colloque relatif au développement durable du secteur aéroportuaire en Wallonie - Environnement et infrastructures, La Hulpe, 25 et 26 octobre 2010

Informations générales

Ce colloque s'est inscrit dans le cadre de la Présidence belge du Conseil de l'Union européenne et était organisé par la SOWAER (Société Wallonne des Aéroports) à l'initiative du Ministre ayant la gestion aéroportuaire dans ses attributions.

Cette manifestation visait à établir un état des lieux de la situation environnementale et des infrastructures des plateformes aéroportuaires de Liège et de Charleroi. Environ 140 participants ont été accueillis sur les deux jours de colloque. Une visite de nuit de l'aéroport de Liège était également proposée.

Contributions significatives

Le colloque était organisé autour de deux axes

principaux. La première journée était consacrée à l'impact du développement aéroportuaire sur les composantes sociales et environnementales des aéroports wallons tandis que la seconde portait sur les aspects économiques du développement aéroportuaire.

1. Aspects sociaux et environnementaux du développement aéroportuaire wallon

Au travers des différentes interventions, l'historique et les futurs projets du développement des deux plateformes wallonnes ont été exposés. Actuellement 8^{ème} aéroport de fret en Europe, Liege Airport espère gravir une place supplémentaire dans le top 10 des aéroports européens de fret et atteindre ainsi la 7^{ème} place. A l'aéroport de Charleroi, 5 millions de passagers sont attendus d'ici fin 2010. En partenariat avec les gestionnaires d'aéroport (Liege Airport et Brussel South Charleroi Airport), la SOWAER a dressé un bilan des investissements déjà consentis ainsi qu'un plan masse des investissements à réaliser dans un futur proche pour soutenir cette croissance.

Les représentants de la SOWAER ont développé les mesures prises dans le cadre de la politique d'accompagnement des riverains en insistant sur le caractère unique d'un tel dispositif en Europe. En particulier, le système DIAPASON (Dispositif d'Information et d'Analyse des Procédures Aéronautiques et SONores) a été présenté et ses diverses utilisations ont fait l'objet d'une démonstration.

Le responsable de Belgocontrol chargé du contrôle aérien sur les aéroports régionaux a présenté le rôle joué par Belgocontrol dans l'amélioration de la gestion de l'environnement. Entreprise publique dont la mission principale consiste à assurer la sécurité du trafic aérien dans l'espace aérien belge, Belgocontrol est également attentif aux moyens permettant de diminuer l'impact de l'aviation sur l'environnement en termes de nuisances sonores et de pollutions atmosphériques (émissions de CO₂ principalement).

⁽¹²⁾Airports Council International (ACI), Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), International Air Transport Association (IATA), International Business Aviation Council (IBAC) et International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA).

L'ACNAW est également intervenue en retraçant l'historique de sa création, en présentant ses missions et activités, et en rappelant les recommandations qu'elle préconise depuis plusieurs années.

Les sociétés de gestion ont chacune exposé leurs spécificités et les mesures prises dans le cadre de leur management environnemental. Toutes deux ont souscrit au programme de l'ACI «airport carbon accreditation» visant à terme la neutralité carbone. En outre, Liege Airport est certifié ISO14001 (système de management environnemental) depuis 2003.

Le projet Euro Carex a également été présenté. Ce projet européen a pour objectif la mise en place d'un mode alternatif de transport du fret aérien par l'utilisation du réseau ferroviaire à grande vitesse plutôt que par camion ou par avion sur de courtes et moyennes distances. Ce concept propose des solutions aux problèmes liés aux coûts énergétiques, aux émissions de CO₂, à la mobilité, à la sécurité des marchandises,... D'ici 2015, les premières liaisons Carex devraient être opérationnelles entre les railports de Londres, Amsterdam, Liège, Francfort, Paris-Roissy-Charles de Gaulle, et Lyon.

2. Aspects économiques du développement aéroportuaire

La problématique du financement public des infrastructures aéroportuaires a été abordée selon deux approches : d'une part, celle de la Commission européenne avec la mise en œuvre de ses lignes directrices et d'autre part, celle des gestionnaires d'aéroport et de leurs actionnaires publics.

Enfin, les responsables des sociétés de gestion et de la SOWAER ont présenté les divers moyens mobilisés sur les aéroports wallons afin d'en augmenter les revenus. L'expérience wallonne tend à prôner la diversification des revenus par, notamment, le développement des zones d'activité économique autour des aéroports, la mise en place de filiales de

gestion immobilière ou encore l'intensification des sources de revenus non aéronautiques (revenus commerciaux, services aux passagers, innovations...).

Le colloque a été clôturé par une allocution du Ministre Antoine, en charge de la politique aéroportuaire en Wallonie. Celui-ci a insisté pour que viennent de l'Europe des lignes de conduite claires et cohérentes, qui permettent au secteur de se développer sans distorsion de concurrence en terme économique ou environnemental.

3.3.2.4. 6^{èmes} Assises nationales sur la qualité de l'environnement sonore, Paris, du 14 au 16 décembre 2010

Informations générales

Les sixièmes Assises nationales de la qualité de l'environnement sonore étaient organisées par le Centre d'information et de documentation sur le bruit (CIDB), sous l'égide du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, et ont réuni plus de 500 participants.

Contributions significatives

Ces assises nationales, qui ont regroupé pendant trois jours les acteurs de l'environnement sonore, étaient l'occasion de faire le point sur les mesures prises en France pour lutter contre le bruit, de tenter de comprendre pourquoi le bruit reste une gêne majeure en dépit des progrès sur le plan technique et en matière de législation, et ensuite d'élaborer des pistes pour les années à venir afin de mieux gérer la qualité de l'environnement sonore.

Alors qu'une enquête menée par TNS-SOFRES (mai 2010) confirme que le bruit constitue aujourd'hui une atteinte majeure à la qualité de vie des Français, l'importance de la lutte contre les nuisances sonores a été rappelée.

Aujourd'hui, deux tiers des personnes interrogées se disent personnellement gênées par le bruit à leur domicile. Pour 54 % d'entre elles, les transports sous leurs diverses formes constituent la principale source de nuisance.

La mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement et du 2^{ème} Plan national santé environnement a permis de faire d'importants progrès en matière de réduction des nuisances sonores. Le besoin d'obtenir des résultats rapides dans deux domaines précis a cependant été souligné :

- [La limitation des nuisances liées au transport aérien.](#)
- [La réduction du bruit lié aux transports terrestres.](#)

Au programme de ces sixièmes assises, figuraient des séances plénières traitant de l'approche réglementaire, scientifique et technique, territoriale, économique et sociale, culturelle et sociétale du bruit.

En outre, quatorze ateliers portaient sur de nombreux sujets, tels que l'urbanisme autour des aéroports, la question de l'intégration des commerces en centre-ville, la vie nocturne dans les villes, le design sonore, les perspectives de R&D en acoustique de l'environnement et du bâtiment et la création d'éco-quartiers.

Atelier «Urbanisme autour des aéroports»

L'atelier relatif à l'urbanisme autour des aéroports était présidé par Madame Patricia Lemoyne de Forges, président de l'ACNUSA. Cette table ronde réunissait des représentants du monde politique ainsi que de diverses organisations et associations.

L'ACNUSA a toujours porté une attention particulière à la maîtrise de l'urbanisation au voisinage des aéroports dans un souci de garantir au mieux la tranquillité des riverains.

En 2009, la loi est venue assouplir le dispositif des plans d'exposition au bruit des aéroports dont le trafic est plafonné, en supprimant la zone C, offrant ainsi des possibilités de densifier la ville. Les enjeux économiques, sociaux, sanitaires, ainsi que les risques ont été passés en revue.

Le président a précisé que l'ACNUSA est, depuis le 1^{er} novembre, devenue l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires. Le terme sonore a ainsi disparu, illustrant l'élargissement des missions

de l'Autorité à la qualité de l'air et à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports. L'acronyme restera cependant inchangé.

Le thème de l'urbanisme peut paraître éloigné des préoccupations d'une Autorité chargée des nuisances aéroportuaires. Cette dernière a cependant toujours porté une attention particulière à ce sujet, dans l'esprit de la directive européenne 2002/30/CE et de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'Homme.

Le président de l'ACNUSA a également souligné qu'il convient de ne pas faire l'impasse sur les effets du bruit sur la santé. L'étude DEBATS que l'Autorité appelle de ses vœux depuis de nombreuses années est enfin lancée. Cette étude épidémiologique, financée par le ministère de la Santé, concerne des populations vivant dans le plan de gêne sonore de communes riveraines des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle, Lyon-Saint Exupéry et Toulouse-Blagnac.

L'étude écologique et longitudinale a pour objet de mesurer le bruit et les indicateurs de santé durant quatre ans.

Références additionnelles :

- www.bruit.fr/assises/assises_2010/diaporamas.htm
- www.bruit.fr/bulletin/assises_2010_programme.pdf
- www.acnusa.fr/index.php/fr/actualites/5

3.3.2.5. MIME Project final Seminar, Bruxelles, 16 décembre 2010

MIME (Market-based Impact Mitigation for the Environment) est un projet de recherche financé par la Commission européenne (6^{ème} Programme Cadre). Finalisé en 2010, il vise à examiner la faisabilité, dans un contexte aéronautique, d'un système de «permis bruit» négociables. Ce système se présente comme un moyen nouveau de concilier les contraintes opérationnelles et environnementales dans le domaine du transport aérien.

Les partenaires du projet sont EUROCONTROL, SINTEF (Norvège), ENVISA (France), QINETIQ (Royaume-Uni), l'Université de Leeds (Royaume-Uni), l'Université Technique de Munich (Allemagne) et NLR (Pays-Bas).

Le projet s'appuie sur un constat : en dépit de progrès techniques considérables visant à améliorer les performances acoustiques des avions, le bruit généré par le trafic aérien reste une source de nuisances pour de nombreux riverains d'aéroports ainsi qu'un facteur limitant la croissance du secteur de l'aviation. Plus de 600 aéroports dans le monde (et 200 dans l'Union européenne) ont mis en place des mesures de régulation du bruit. La croissance de ce secteur requiert la mise en place de nouveaux moyens pour concilier l'expansion des plateformes aéroportuaires et une protection satisfaisante des riverains.

Le projet vise à examiner la faisabilité d'un système de «permis bruit» négociables entre utilisateurs d'une plateforme afin de leur permettre d'étendre leurs activités tout en garantissant un contrôle des nuisances engendrées par celles-ci.

Ce système se présente comme un moyen de contrôle des impacts environnementaux se situant entre les instruments de régulation (telles que les normes d'émission) et les incitants fiscaux (telles que les taxes et/ou amendes).

A la différence d'autres systèmes, celui-ci ne s'appuie pas sur des objectifs particuliers que devraient rencontrer chaque opérateur mais davantage sur un objectif global et une exigence de base : tout accroissement de pollution (bruit) de la part d'un opérateur doit être compensé par une diminution dans les mêmes proportions de la pollution (bruit) générée par un autre (ou d'autres) opérateur(s). Le système de «permis bruit» négociables permet à chaque compagnie de développer sa propre stratégie d'expansion basée sur la réduction de ses émissions et/ou l'achat de «permis bruit».

La définition du «permis bruit» est cruciale pour la mise en œuvre du système et son efficacité. A chaque mouvement d'aéronef peut être associé

un certain nombre de points mesurant l'impact sonore du mouvement.

Cette évaluation peut être menée au moyen du logiciel INM et d'une base de données permettant de calculer le nombre de personnes impactées par chaque mouvement. Une métrique particulière a ainsi été développée afin de quantifier cet impact.

Les différentes options visant à gérer un système de «permis bruit» transférables ont été étudiées par les partenaires. Ces options sont examinées à l'échelle locale d'un aéroport. Deux alternatives semblent émerger.

La première («cap-and-trade») vise à définir une quantité globale d'émissions («cap») et des droits de négociation («trade») sur ces émissions tandis que la seconde («baseline-and-credit») consiste à fixer un niveau minimum de performances («baseline») et permettre l'achat de crédits («credits») afin d'excéder, sans pénalité, les émissions de base. L'étude réalisée par les partenaires du projet conduit à privilégier l'approche «cap-and-trade» mieux à même de limiter les nuisances perçues. Le budget (nombre de «permis bruit» comptabilisé en unités MIME) alloué à une plateforme déterminée peut être maintenu constant ou décroître dans le temps si l'autorité de régulation y voit une nécessité.

Le système est présenté comme un système local (à l'échelle d'une plateforme) et fermé (seuls les opérateurs aériens seraient autorisés à s'échanger des «permis bruit»). Sa mise en place requiert la définition d'un processus d'allocation de permis initiaux ainsi que d'un calendrier saisonnier.

A ce stade, le projet est une première étude de faisabilité d'un tel système. Il convient toutefois de noter que le projet n'aborde pas la mise en place à grande échelle d'un tel système et les problèmes de concurrence qu'engendrerait la fixation et l'attribution de «budgets bruit» pour les différentes plateformes concernées.

Référence additionnelle :

- www.mimeproject.com

4 Objectifs 2011



4 Objectifs 2011

L'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) formule ci-dessous les objectifs qu'elle privilégiera en 2011 :

- **Suivi des mesures d'accompagnement et d'encadrement** : Elle poursuivra l'examen des statistiques relatives aux mesures d'accompagnement et d'encadrement. Ceci concerne l'analyse des dépassements sonométriques, le respect des conditions d'exploitation sur les deux aéroports (en particulier les quotas par mouvement, les restrictions particulières relatives aux avions basés et les justificatifs de retard à Charleroi) ainsi que l'évolution des mesures d'accompagnement (isolation et rachat) dans les différentes zones des PEB.
- **Elaboration de protocoles en matière de transmission de données** : Soucieuse de garantir la qualité et la régularité de la transmission des données qui alimentent l'exercice de ses missions de contrôle, l'Autorité initiera l'élaboration de protocoles d'échange de données avec les partenaires concernés (SPW, SOWAER, Liege Airport et BSCA).
- **Examen des résultats des campagnes de mesure réalisées dans le cadre de l'application du principe d'égalité** : Le rapport relatif aux résultats des mesures entreprises en 2009 et 2010 (transmis début 2011) sera examiné par l'Autorité.
- **Révision triennale des PEB** : L'Autorité a exprimé le souhait d'être consultée dans le cadre de la prochaine révision triennale des PEB des deux aéroports wallons. Elle procédera à un examen des hypothèses alimentant les projets de révision.
- **Evaluation de la mise en œuvre d'un mécanisme de sanction des dépassements sonométriques** : L'Autorité évaluera l'incidence de différents scénarios pouvant supporter, à terme, la mise en place d'un mécanisme de sanction des infractions visées par le décret du 23 juin 1994.
- **Chartes du développement durable** : L'Autorité poursuivra ses contacts afin de promouvoir la mise en place de chartes du développement durable selon les modalités déjà discutées.
- **Rencontre avec les bourgmestres des communes riveraines** : L'Autorité initiera des contacts avec les autorités des communes riveraines des deux aéroports afin de leur présenter ses missions.
- **Contacts européens** : En partenariat avec l'ACNUSA, l'Autorité organisera un contact avec les services de la Commission européenne afin de mettre en avant le rôle joué par les Autorités de contrôle.
- **Site Internet** : Une mise à jour du site Internet sera entreprise.

5 Annexes



5.1. Analyse des statistiques sonométriques relatives à l'aéroport de Charleroi

5.1.1. Statistiques sonométriques 2009 - compléments

Dans cette section figurent les données complémentaires aux statistiques publiées dans le rapport d'activité 2009 (4^{ème} trimestre 2009).

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

2009	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}
Octobre	11	10	5	2	OK
Novembre	11	10	1	0	OK
Décembre	11	10	2	0	OK

(1) seuls 10 dépassements sont autorisés

Nombre maximum de dépassements par jour :

- en octobre, on compte jusqu'à 20 dépassements le même jour;
- en novembre, on compte jusqu'à 12 dépassements le même jour;
- en décembre, on compte jusqu'à 14 dépassements le même jour.

Dépassements supérieurs à 6 dB(A) :

- le 07 octobre à 15h19, 1 dépassement de 7.7 dB(A) est lié au passage d'un MD83;
- le 17 octobre à 06h54, 1 dépassement de 6.1 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

2009	Infractions au quota de bruit ou QM non référencé
Octobre	1
Novembre	0
Décembre	0

En octobre, on a observé le mouvement d'un Falcon à destination de Bruxelles dont le QM était non référencé.

5.1.1.3. Vols après 23h00

2009	Total arrivées	Total départs
Octobre	57	1
Novembre	54	0
Décembre	94	5



Aucun avion non basé n'est arrivé après 23h00 sur l'aéroport. Tous les départs après 23h00 ont été justifiés par un OBT (Off block Time) avant 23h00.

Départs justifiés par Off Block Time (OBT) avant 23 heures

4^{ème} trimestre

- 1 départ à destination de Bergamo à 23h06.
- 1 départ à destination de Madrid à 23h08.
- 1 départ à destination de Dublin à 23h18.
- 1 départ à destination de Gerone à 23h24.
- 1 départ à destination de Reus à 23h43.
- 1 départ à destination de Warszawa à 23h04.

Départs non justifiés

- Pas de départ non justifié par OBT avant 23h00

Vols justifiés par OBT avant 23h00	Délais TOT-OBT en minutes
le 22/01/2009	7
le 03/02/2009	7
le 27/06/2009	5
le 04/07/2009	9
le 06/07/2009	9
le 11/07/2009	12
le 22/07/2009	6
le 25/07/2009	14
le 06/09/2009	6
le 24/10/2009	7
le 17/12/2009	9
le 17/12/2009	19
le 17/12/2009	25
le 17/12/2009	44
le 21/12/2009	14

Remarque : l'augmentation du nombre d'arrivées tardives en décembre et du délai entre OBT (Off Block Time) et TOT (Take Off Time) s'explique par des conditions météorologiques hivernales exceptionnelles.

5.1.2. Statistiques sonométriques 2010

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

2010	5% du nombre de mouvement journalier moyen (sur 1 an)	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	1	0	OK
Février	11	10	0	0	OK
Mars	11	10	3	2	OK
Avril	11	10	6	0	OK
Mai	11	10	8	0	OK
Juin	11	10	5	0	OK
Juillet	11	10	3	3	OK
Août	11	10	1	0	OK
Septembre	11	10	4	1	OK
Octobre	11	10	7	0	OK
Novembre	11	10	1	0	OK
Décembre	11	10	2	4	OK

(1) seuls 10 dépassements sont autorisés

Nombre maximum de dépassements par jour :

- en janvier, on compte jusqu'à 12 dépassements le même jour;
- en mars, on compte jusqu'à 18 dépassements le même jour;
- en avril, on compte jusqu'à 19 dépassements le même jour;
- en mai, on compte jusqu'à 17 dépassements le même jour;
- en juin, on compte jusqu'à 16 dépassements le même jour;
- en juillet, on compte jusqu'à 13 dépassements le même jour;
- en août, on compte jusqu'à 19 dépassements le même jour;
- en septembre, on compte jusqu'à 23 dépassements le même jour;
- en octobre, on compte jusqu'à 24 dépassements le même jour;
- en novembre, on compte jusqu'à 13 dépassements le même jour;
- en décembre, on compte jusqu'à 14 dépassements le même jour.

Dépassements supérieurs à 6 dB(A) :

- le 5 mars à 11h40, 1 dépassement de 8.0 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 19 mars à 09h34, 1 dépassement de 7.9 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 03 juillet à 11h42, 1 dépassement de 10.1 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 19 juillet à 16h26, 1 dépassement de 6.1 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 23 juillet à 20h25, 1 dépassement de 7.9 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 25 septembre à 06h39, 1 dépassement de 6.3 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 06 décembre à 00h22, 2 dépassements de 8.9 et 9.7 dB(A) sont liés au passage d'un MD82;
- le 12 décembre à 06h57, 1 dépassement de 6.1 dB(A) est lié au passage d'un B737-800;
- le 17 décembre à 20h53, 1 dépassement de 8.5 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.

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

Aucune infraction au quota de bruit ou de QM non référencé n'a été constatée.

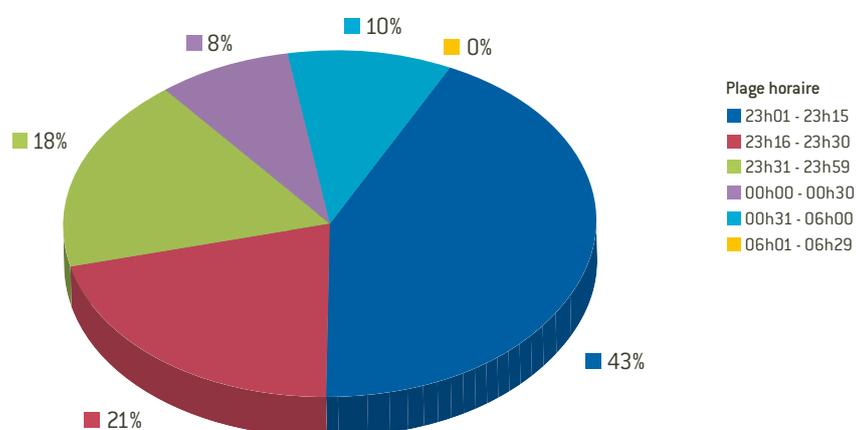
5.1.2.3. Vols après 23h00

2010	Total arrivées	Arrivées d'avions non basés	Total départs	Départs après 23h00 non justifiés «OBT»
Janvier	73	0	2	0
Février	64	0	3	0
Mars	66	0	1	0
Avril	55	0	2	0
Mai	86	1*	2	1*
Juin	101	0	4	0
Juillet	140	0	4	0
Août	88	0	2	0
Septembre	91	0	2	0
Octobre	98	0	2	0
Novembre	69	0	1	0
Décembre	111	0	8	2**
Total	1042	1	33	3

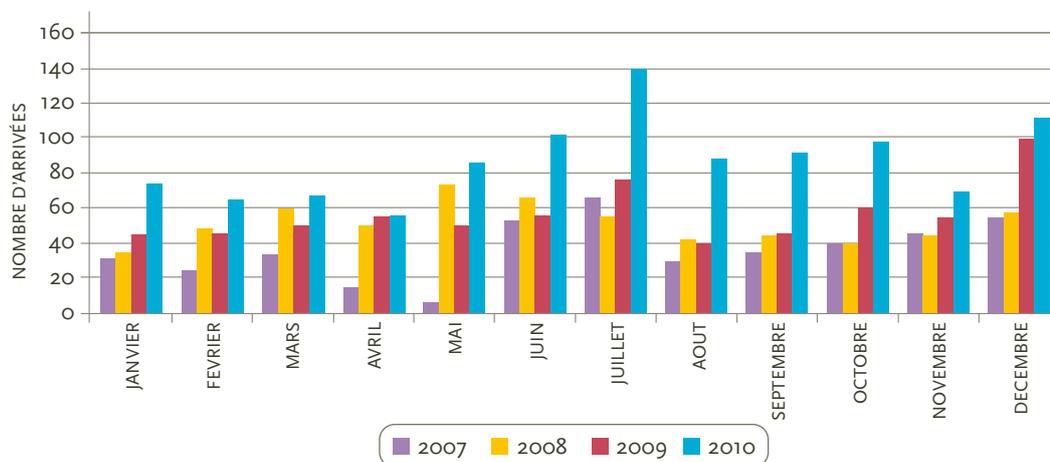
* Vol médical

** Dérogations accordées par le Ministre pour raisons météorologiques

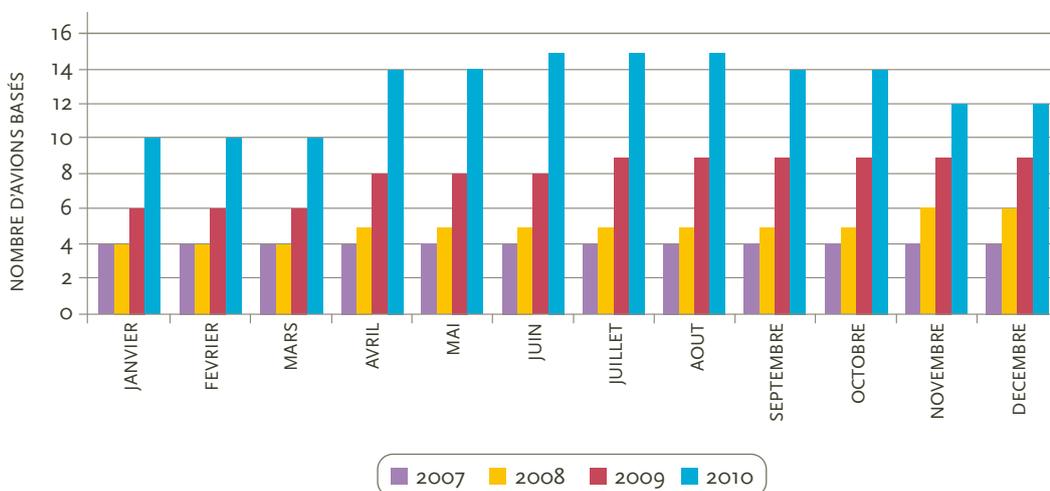
POURCENTAGE DES ARRIVÉES ENTRE 23H01 ET 06H29 SUR L'AÉROPORT DE CHARLEROI EN 2010



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



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



Quota count

- La valeur du quota count par avion basé est respectée.

Départs justifiés par Off Block Time (OBT) avant 23 heures**1^{er} trimestre**

- 1 départ à destination de Porto à 23:10;
- 1 départ à destination de Bruxelles à 23:07;
- 1 départ à destination de Stockholm à 23:02;
- 1 départ à destination de Casablanca à 23:03;
- 1 départ à destination de Gérone à 23:21;
- 1 départ à destination de Edinburgh à 23:04.

2^{ème} trimestre

- 1 départ à destination de Casablanca à 23:07;
- 1 départ à destination de Edinburgh à 23:09;
- 1 départ à destination de Bergamo à 23:15;
- 1 départ à destination de Edinburgh à 23:02;
- 1 départ à destination de Casablanca à 23:04;
- 1 départ à destination de Edinburgh à 23:09;
- 1 départ à destination de Alicante à 23:06.

3^{ème} trimestre

- 1 départ à destination de Edinburgh à 23:03;
- 1 départ à destination de Casablanca à 23:05;
- 1 départ à destination de Edinburgh à 23:05;
- 1 départ à destination de Warszawa à 23:10;
- 1 départ à destination de Casablanca à 23:08;
- 1 départ à destination de Alger à 23:03;
- 1 départ à destination de Alicante à 23:24;
- 1 départ à destination de Edinburgh à 23:11.

4^{ème} trimestre

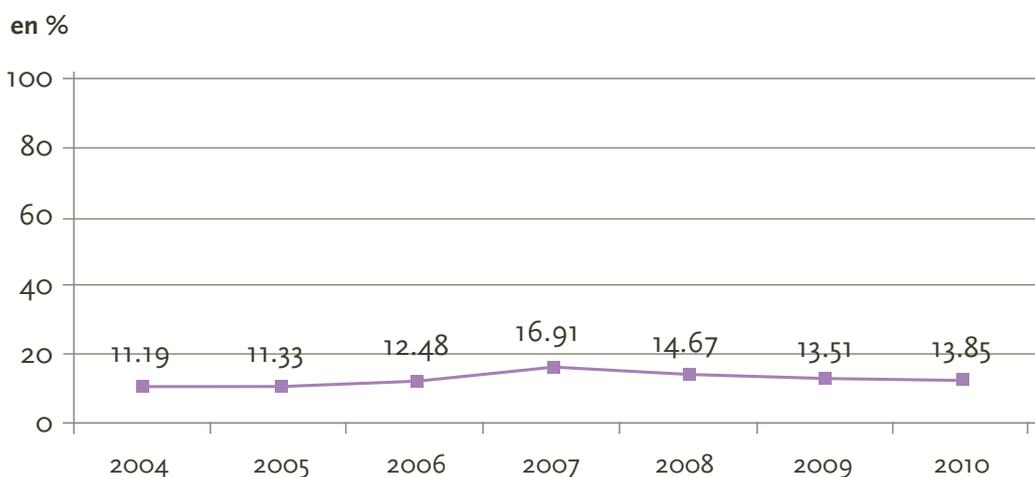
- 1 départ à destination de Edinburgh à 23:01;
- 1 départ à destination de Dublin à 23:02;
- 1 départ à destination de Lille à 23:08;
- 1 départ à destination de Varsovie à 23:11;
- 1 départ à destination de Reus à 23:08;
- 1 départ à destination de Malaga à 23:21;
- 1 départ à destination de Varsovie à 23:43;
- 1 départ à destination de Alicante à 23:18;
- 1 départ à destination de Casablanca à 23:23.

Vols justifiés par OBТ avant 23h00	Délais TOT-OBТ en minutes
Le 03/01/2010	13
Le 05/01/2010	9
Le 12/02/2010	6
Le 20/02/2010	6
Le 23/02/2010	25
Le 30/03/2010	9
Le 06/04/2010	10
Le 07/04/2010	16
Le 01/05/2010	8
Le 15/06/2010	10
Le 24/06/2010	7
Le 24/06/2010	15
Le 24/06/2010	7
Le 06/07/2010	9
Le 14/07/2010	10
Le 29/07/2010	8
Le 29/07/2010	20
Le 07/08/2010	13
Le 13/08/2010	11
Le 07/09/2010	25
Le 23/09/2010	12
Le 07/10/2010	31
Le 19/10/2010	6
Le 25/11/2010	9
Le 01/12/2010	13
Le 16/12/2010	11
Le 16/12/2010	22
Le 16/12/2010	45
Le 21/12/2010	20
Le 22/12/2010	26

5.1.2.4. Mouvements en sens inversé

2010	Nombre de mouvements en sens inversé			Pourcentage de mouvements en sens inversé	
	Arrivées	Départs	Vols locaux	Total des mouvements	Hors vols locaux
Janvier	187	166	296	13.03	12.45
Février	135	136	260	9.44	9.91
Mars	482	474	1358	25.21	24.69
Avril	415	400	954	23.21	23.75
Mai	520	488	850	25.85	24.03
Juin	416	394	736	20.46	19.45
Juillet	19	27	18	0.82	1.03
Août	57	44	32	1.94	2.34
Septembre	256	249	440	13.87	12.59
Octobre	443	403	820	22.02	20.0
Novembre	94	81	64	4.77	5.22
Décembre	135	153	158	11.73	9.63
Total	3159	3015	5986	15.20	13.85

EVOLUTION DU POURCENTAGE DE MOUVEMENTS (HORS VOLS LOCAUX)
RÉALISÉS EN SENS INVERSÉ SUR EBCI DEPUIS 2004



5.1.2.5. Conclusions

Chaque mois, on observe qu'il y a peu de jours où le nombre de dépassements tolérés par jour (10) est excédé (0 à 8 par mois).

D'autre part, le nombre maximum de dépassements observés sur une seule journée s'étale entre 12 et 24.

Le nombre de dépassements supérieurs à 6 dB(A) s'échelonne entre 0 et 4 sur le mois.

Le délai entre OBT et TOT paraît dans certains cas anormalement élevé (jusqu'à 45 minutes).

5.2. Analyse des statistiques sonométriques relatives à l'aéroport de Liège

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

2010	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	11	15	OK
Février	7	21	23	OK
Mars	7	17	15	OK
Avril	7	10	13	OK
Mai	7	12	13	OK
Juin	7	5	8	OK
Juillet	7	14	15	OK
Août	7	11	8	OK
Septembre	7	11	12	OK
Octobre	7	11	10	OK
Novembre	7	12	14	OK
Décembre	7	3	2	OK

Nombre maximum de dépassements par jour :

- en janvier, on compte jusqu'à 27 dépassements le même jour;
- en février, on compte jusqu'à 21 dépassements le même jour;
- en mars, on compte jusqu'à 21 dépassements le même jour;
- en avril, on compte jusqu'à 15 dépassements le même jour;
- en mai, on compte jusqu'à 31 dépassements le même jour;
- en juin, on compte jusqu'à 15 dépassements le même jour;
- en juillet, on compte jusqu'à 26 dépassements le même jour;
- en août, on compte jusqu'à 20 dépassements le même jour;
- en septembre, on compte jusqu'à 24 dépassements le même jour;
- en octobre, on compte jusqu'à 27 dépassements le même jour;
- en novembre, on compte jusqu'à 23 dépassements le même jour;
- en décembre, on compte jusqu'à 20 dépassements le même jour.

Dépassements supérieurs à 6 dB(A)

1^{er} trimestre

• en janvier :

- 14 dépassements de 6.1 dB(A) à 10.5 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 1 dépassement de 7.0 dB(A) est lié au passage d'un Antonov 124.

• en février :

- 18 dépassements de 6.1 dB(A) à 10.3 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 4 dépassements de 7.1 dB(A) à 9.6 dB(A) sont liés au passage d'un Antonov 124;
- 1 dépassement de 6.2 dB(A) est lié au passage d'un B767-200.

• en mars :

- 15 dépassements de 6.1 dB(A) à 9.6 dB(A) sont liés aux passages de B747-200.

2^{ème} trimestre

- **en avril :**

- 13 dépassements de 6.1 dB(A) à 9.2 dB(A) sont liés aux passages de B747-200.

- **en mai :**

- 13 dépassements de 6.2 dB(A) à 8.6 dB(A) sont liés aux passages de B747-200.

- **en juin :**

- 8 dépassements de 6.3 dB(A) à 8.7 dB(A) sont liés aux passages de B747-200.

3^{ème} trimestre

- **en juillet :**

- 13 dépassements de 6.4 dB(A) à 9.2 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 1 dépassement de 6.5 dB(A) est lié au passage d'un Antonov 124;
- 1 dépassement de 11.2 dB(A) est lié au passage d'un B757-200.

- **en août :**

- 8 dépassements de 6.1 dB(A) à 9.1 dB(A) sont liés aux passages de B747-200.

- **en septembre :**

- 12 dépassements de 6.1 dB(A) à 10.1 dB(A) sont liés aux passages de B747-200.

4^{ème} trimestre

- **en octobre :**

- 8 dépassements de 6.1 dB(A) à 10.0 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 1 dépassement de 6.6 dB(A) est lié au passage d'un MD11;
- 1 dépassement de 7.5 dB(A) est lié au passage d'un B462.

- **en novembre :**

- 12 dépassements de 6.1 dB(A) à 7.7 dB(A) sont liés aux passages de B747-200;
- 2 dépassements de 6.5 dB(A) à 6.8 dB(A) sont liés aux passages d'Antonov 124.

- **en décembre :**

- 2 dépassements de 7.2 dB(A) à 8.4 dB(A) sont liés aux passages de B747-200.

Contrôle du L_{den} :

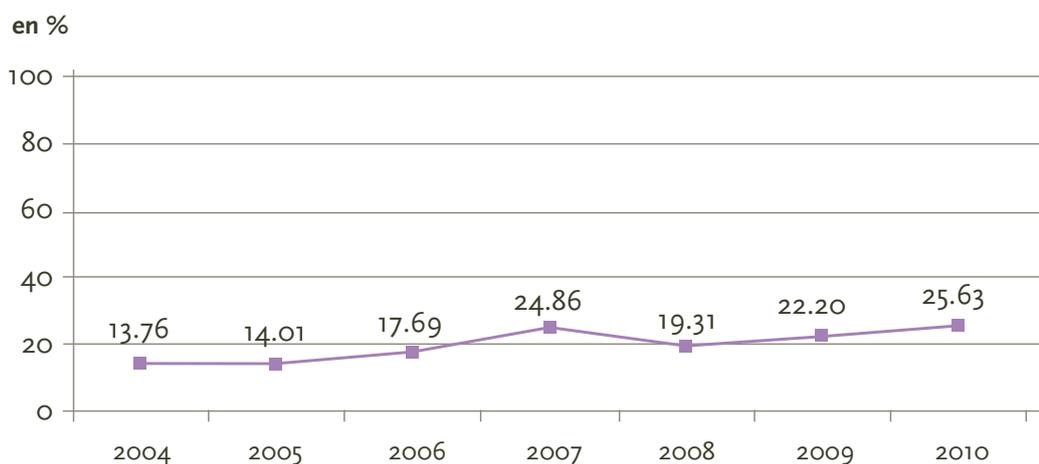
Les valeurs de L_{den} sont inférieures aux limites de zone.

5.2.2. Mouvements en sens inversé

2010	Nombre de mouvements en sens inversé		Pourcentage de mouvements en sens inversé
	Arrivées	Départs	
Janvier	150	125	7.8
Février	254	265	14.8
Mars	730	743	31.7
Avril	878	858	41.5
Mai	1107	1090	46.6
Juin	1122	1076	52.5
Juillet	160	90	5.5
Août	209	137	8.8
Septembre	451	433	20.5
Octobre	563	503	24.6
Novembre	289	286	15.2
Décembre	463	448	32.8
Total	6376	6054	25.6

Remarque : Contrairement à Charleroi, les vols locaux ne sont pas identifiés dans les statistiques disponibles pour la plateforme de Liège. Les données reprises dans le tableau ci-dessus sont donc relatives à l'ensemble des vols opérés en 2010 sur l'aéroport de Liège.

EVOLUTION DU POURCENTAGE DE MOUVEMENTS RÉALISÉS EN SENS INVERSÉ SUR EBLG DEPUIS 2004



5.2.3. Conclusions

Chaque mois, on observe que le nombre de dépassements tolérés par jour (7) est très souvent dépassé. En février 2010, ce nombre a été dépassé 21 jours sur 28.

D'autre part, le nombre maximum de dépassements observés sur une seule journée s'étale entre 15 et 31 (mai). Le nombre de dépassements supérieurs à 6 dB(A) s'échelonne entre 2 et 23 sur le mois.

L'essentiel des dépassements est généré par les Boeing 747-200.

5.3. Incidence acoustique des trajectoires inhabituelles 2010

Le Groupe de travail «procédures et trajectoires» a poursuivi l'analyse des trajectoires inhabituelles relevées par la SOWAER pour l'année 2010 (mouvements MTOW¹³ > 10 tonnes).

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.

L'analyse des trajectoires inhabituelles de l'année 2010 n'a toutefois pu être menée à bien sur la totalité de l'année, l'Autorité n'ayant pas reçu de données relatives à ces trajectoires postérieures à octobre 2010.

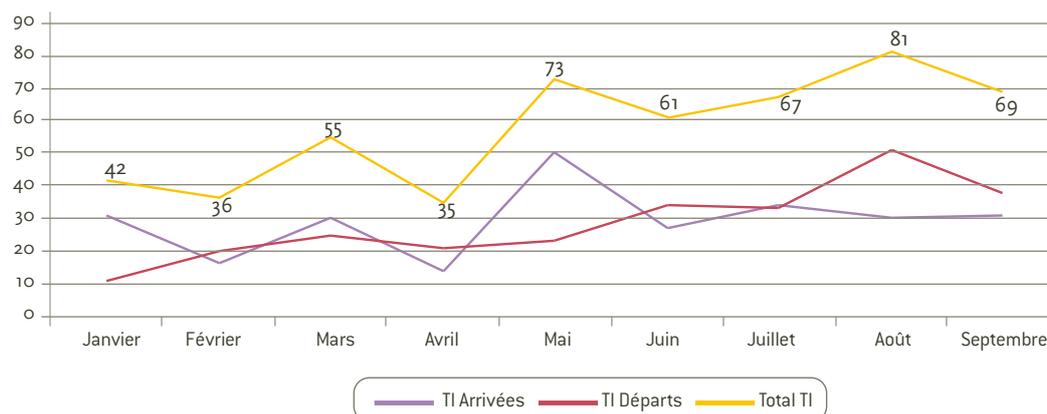
5.3.2. Aéroport de Charleroi (EBCI)

5.3.2.1. Nombre de trajectoires inhabituelles relevées sur EBCI en 2010

2010	Nombre de trajectoires inhabituelles	Nombre total de mouvements commerciaux	Pourcentage de trajectoires inhabituelles
Janvier	42	2835	1.48
Février	36	2735	1.32
Mars	55	3872	1.42
Avril	35	3431	1.02
Mai	73	4195	1.74
Juin	61	4164	1.46
Juillet	67	4446	1.51
Août	81	4319	1.88
Septembre	69	4010	1.72
Sous-total	519	34007	1.53
Octobre	*	4229	*
Novembre	*	3353	*
Décembre	*	2990	*
Total		44579	

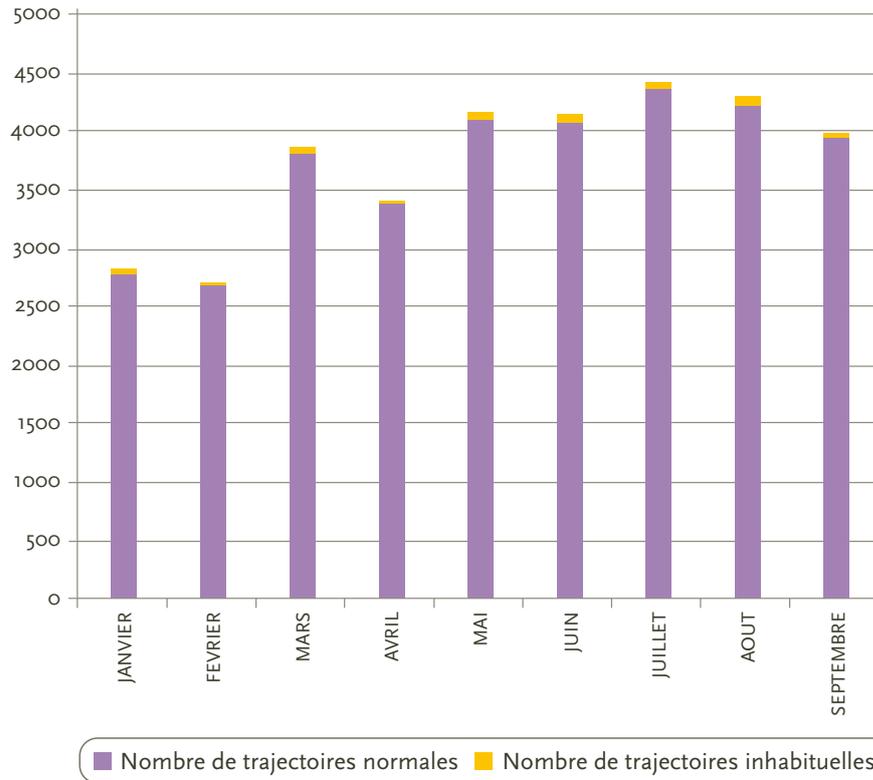
* informations non disponibles à l'établissement du rapport d'activité

EBCI 2010 - EVOLUTION DU NOMBRE DE TRAJECTOIRES INHABITUELLES (TI)



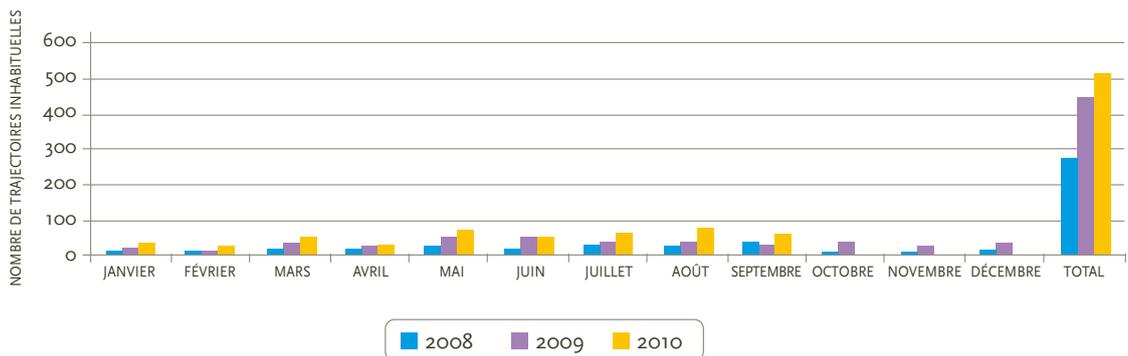
⁽¹³⁾ MTOW = Maximum take-off weight (poids maximum au décollage)

EBCI 2010 - TRAJECTOIRES NORMALES ET INHABITUELLES

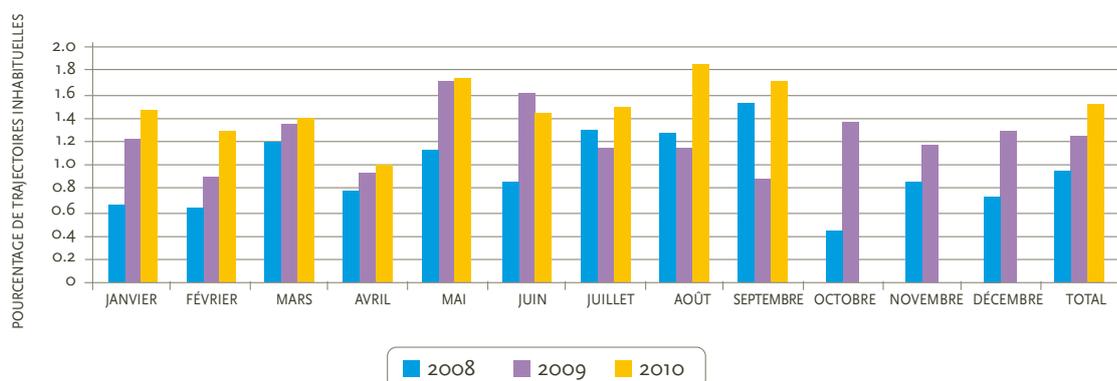


5.3.2.2. Evolution du nombre et du pourcentage de trajectoires inhabituelles relevées depuis 2008

EVOLUTION DU NOMBRE DE TRAJECTOIRES INHABITUELLES SUR EBCI DEPUIS 2008 (2010 calculé sur les 9 premiers mois)



EVOLUTION DU POURCENTAGE DE TRAJECTOIRES INHABITUELLES SUR EBCI DEPUIS 2008 (2010 calculé sur les 9 premiers mois)



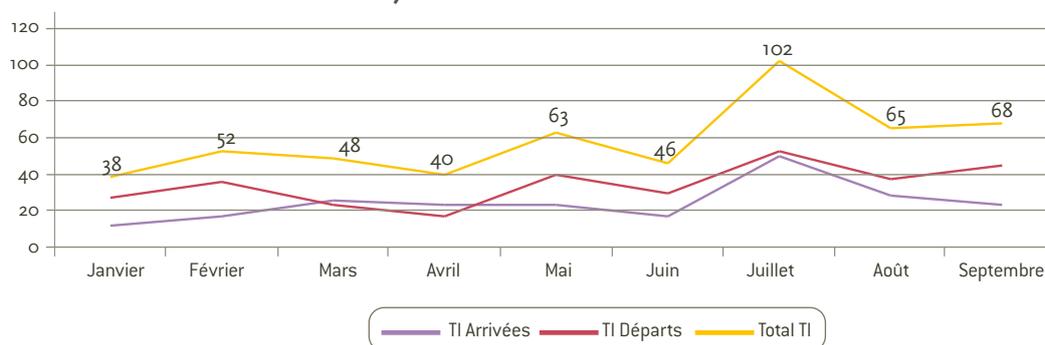
5.3.3. Aéroport de Liège (EBLG)

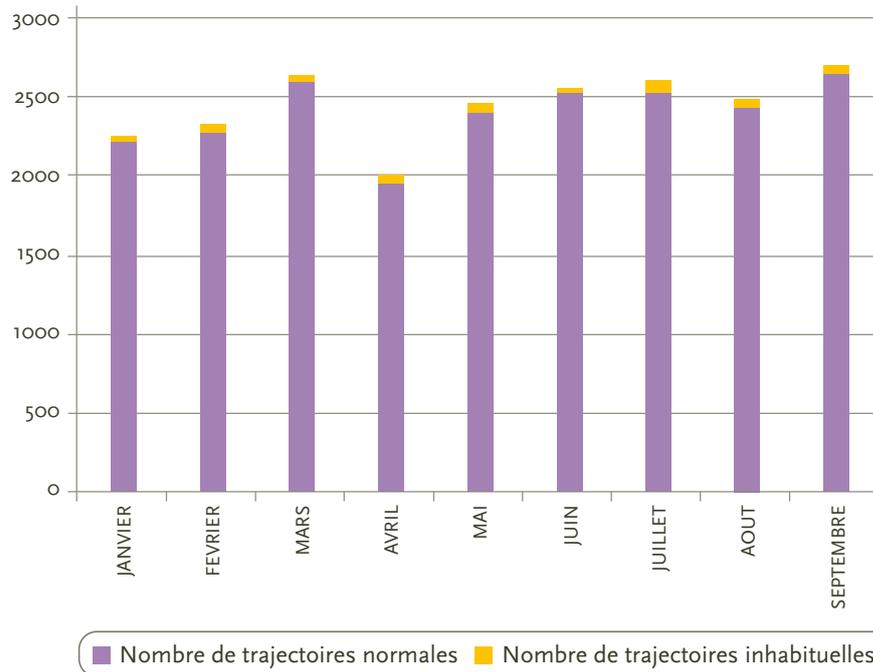
5.3.3.1. Nombre de trajectoires inhabituelles relevées sur EBLG en 2010

2010	Nombre de trajectoires inhabituelles	Nombre total mouvements (MTOW > 10 T)	Pourcentage de trajectoires inhabituelles
Janvier	38	2268	1.68
Février	52	2328	2.23
Mars	48	2651	1.81
Avril	40	2008	1.99
Mai	63	2478	2.54
Juin	46	2577	1.79
Juillet	102	2626	3.88
Août	65	2503	2.60
Septembre	68	2719	2.50
Sous-total	522	22158	2.36
Octobre	*	2599	*
Novembre	*	2479	*
Décembre	*	2083	*
Total		29319	

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

EBLG 2010 - EVOLUTION DU NOMBRE DE TRAJECTOIRES INHABITUELLES (TI) EBCI 2010 - TRAJECTOIRES NORMALES ET INHABITUELLES

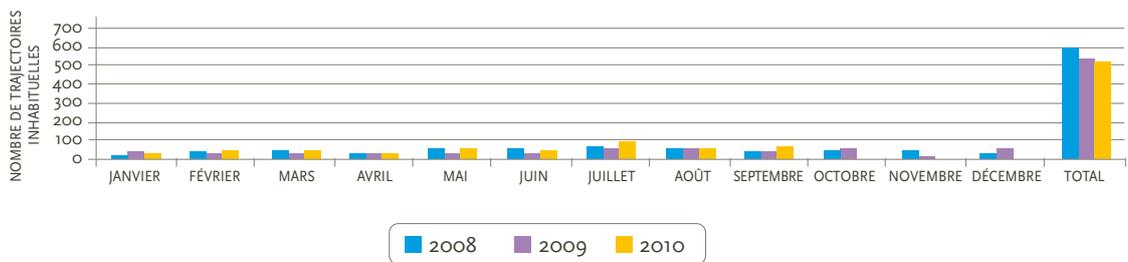




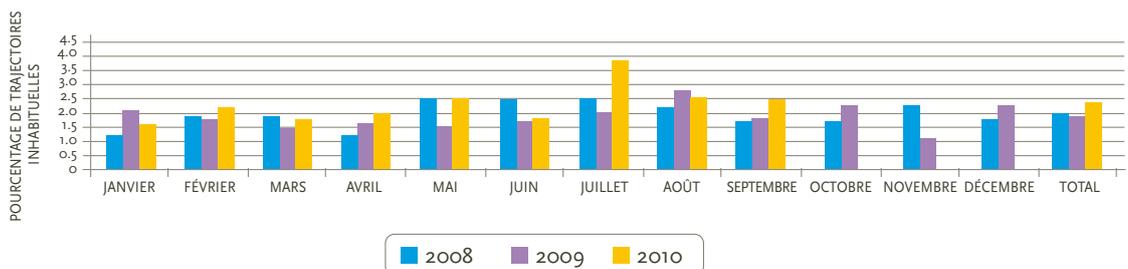
5.3.3.2. Evolution du nombre et du pourcentage de trajectoires inhabituelles relevées depuis 2008

EVOLUTION DU NOMBRE DE TRAJECTOIRES INHABITUELLES SUR EBLG DEPUIS 2008
(2010 calculé sur les 9 premiers mois)

EVOLUTION DU POURCENTAGE DE TRAJECTOIRES INHABITUELLES SUR EBLG DEPUIS 2008



(2010 calculé sur les 9 premiers mois)



5.3.4. Conclusions

L'analyse des trajectoires inhabituelles relevées de 2008 à 2010 démontre que leur pourcentage est en légère augmentation. Ces trajectoires restent toutefois un phénomène marginal (1,53 % à Charleroi et 2,36 % 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 Lden. Tout au plus, pourraient-elles engendrer des dépassements de niveau LAmax.

Comme évoqué au point 3.3.1.3, l'Autorité reste favorable à l'introduction d'un système de détection automatique des trajectoires inhabituelles.

5.4. Analyse des rapports de vérification et d'intervention sur les sonomètres fixes 2010

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 mesure sonométrique et transmet à l'Autorité les constats de vérification et d'intervention réalisées sur les sonomètres fixes.

Au cours de l'année 2010, les 16 sonomètres du réseau installé autour de l'aéroport de Liège ont été visités au moins 2 fois par l'opérateur chargé de leur vérification. A Charleroi, 7 des 16 sonomètres ont été visités 1 fois au cours de l'année, le deuxième passage ayant été opéré en janvier 2011 (au lieu de décembre 2010). Les 6 mois d'intervalle prévu entre deux passages ont généralement été respectés.

Diverses interventions de maintenance ont été réalisées tant à Liège qu'à Charleroi (respectivement 19 et 12 interventions). 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 -0,6 et +0,4 dB pour les stations de Liège, et entre -0,6 et +0,6 dB pour celles de Charleroi.

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

Mensuellement, l'Autorité reçoit de la SOWAER les statistiques relatives à la mise en œuvre des programmes d'insonorisation et d'acquisition des habitations situées dans les zones des Plans d'exposition au bruit définis autour des aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi Bruxelles-Sud.

Les chiffres mentionnés ci-dessous sont issus de ces rapports statistiques mensuels et montrent l'état de la situation au 31 décembre 2010.

5.5.1. Liège

5.5.1.1. Situation

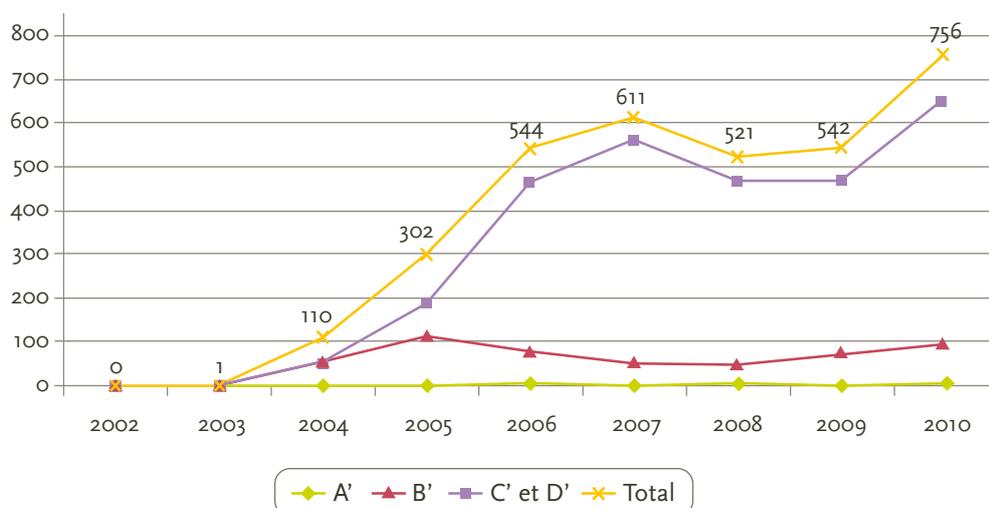
Selon le rapport d'activité 2009 de la SOWAER, le nombre total des immeubles repris dans les zones du PEB (plan d'exposition au bruit) de l'aéroport de Liège est de 11222, répartis de la manière suivante selon les zones A', B', C' et D' : 566, 1868, 3521 et 5267.

5.5.1.2. Insonorisation

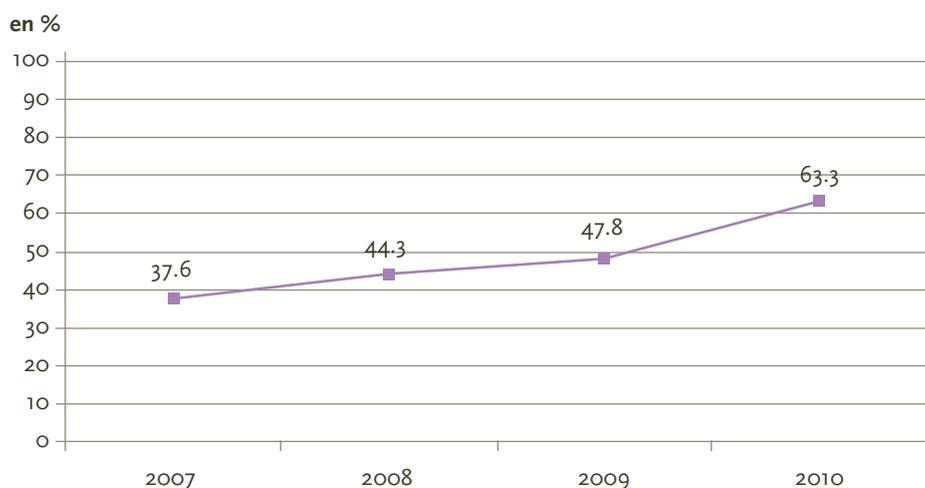
Au cours de l'année 2010, 302 nouveaux dossiers ont été acceptés dans la procédure menant à l'insonorisation des habitations. Ce qui porte à 5348 le nombre total de dossiers entrés dans la procédure depuis la mise en place des mesures d'accompagnement.

Dans le courant de cette même année, 756 chantiers d'insonorisation ont été réceptionnés, toutes zones confondues. Au 31 décembre 2010, le nombre total d'habitations insonorisées est de 3387.

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



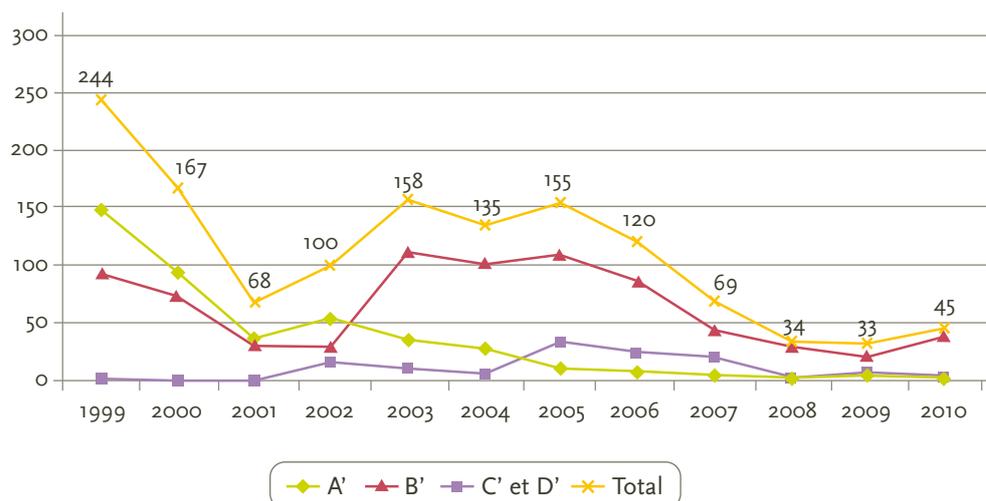
RAPPORT ANNUEL ENTRE LE NOMBRE D'HABITATIONS INSONORISÉES ET LE NOMBRE DE DEMANDES VISANT L'INSONORISATION D'UN BIEN SITUÉ DANS LES ZONES DU PEB DE L'AÉROPORT DE LIÈGE (EN %)



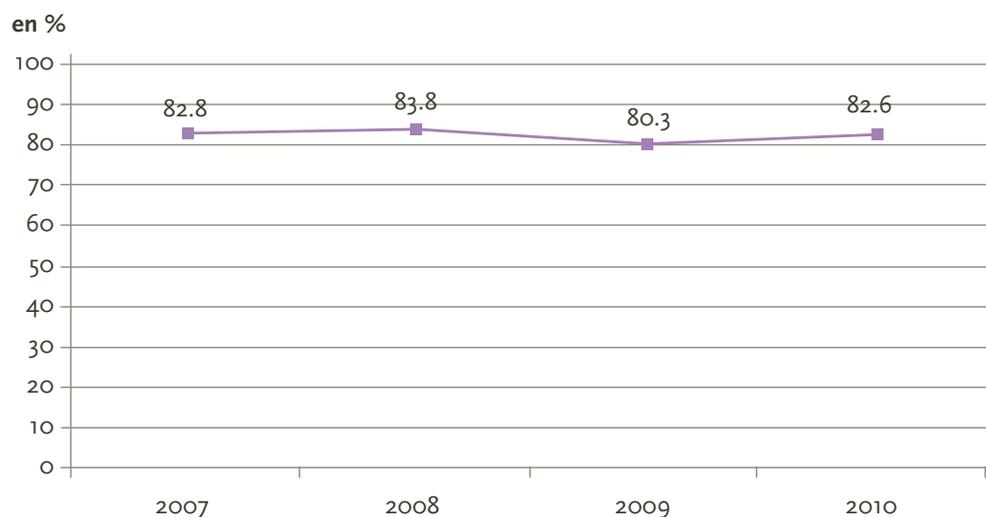
5.5.1.3. Rachat

En 2010, 45 habitations ont fait l'objet d'un rachat. Ce décompte porte à 1328 le nombre d'acquisitions opérées depuis la mise en place de cette mesure en 1999.

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



RAPPORT ANNUEL ENTRE LE NOMBRE D'ACQUISITIONS ET LE NOMBRE DE DEMANDES VISANT LE RACHAT D'UN BIEN SITUÉ DANS LES ZONES DU PEB DE L'AÉROPORT DE LIÈGE (EN %)



5.5.1.4. Indemnisation

En marge des programmes d'insonorisation et d'acquisition mis en oeuvre, les mesures d'accompagnement prévoient également diverses indemnités.

Ainsi en 2010, on dénombre 11 versements de primes à des locataires situés dans les zones des PEB de l'aéroport de Liège et 13 autres pour trouble commercial ou professionnel.

5.5.2. Charleroi

5.5.2.1. Situation

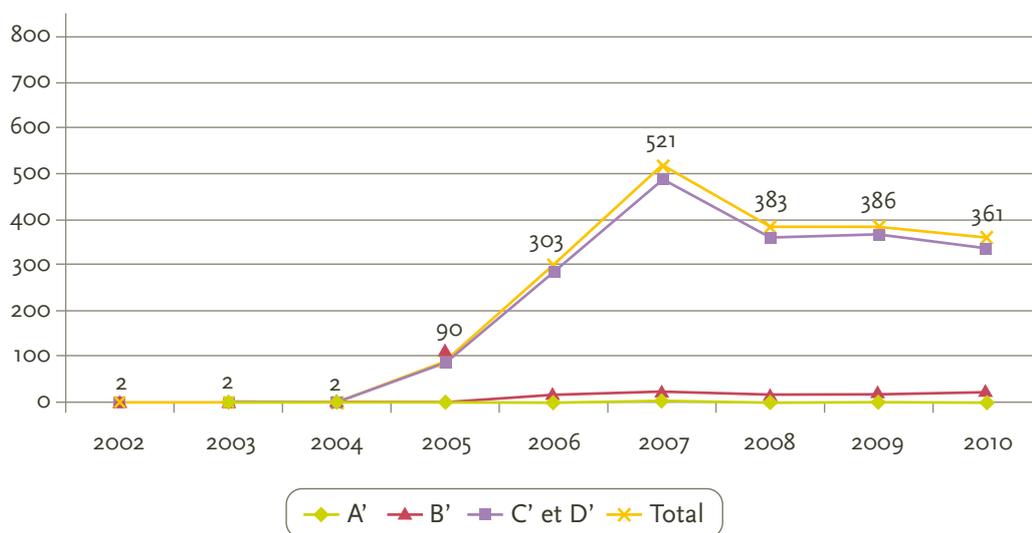
Selon le rapport d'activité 2009 de la SOWAER, le nombre total d'immeubles situés dans les zones du PEB de l'aéroport de Charleroi est de 9594, soit respectivement pour les zones A', B', C' et D' : 150, 491, 2861 et 6092 immeubles.

5.5.2.2. Insonorisation

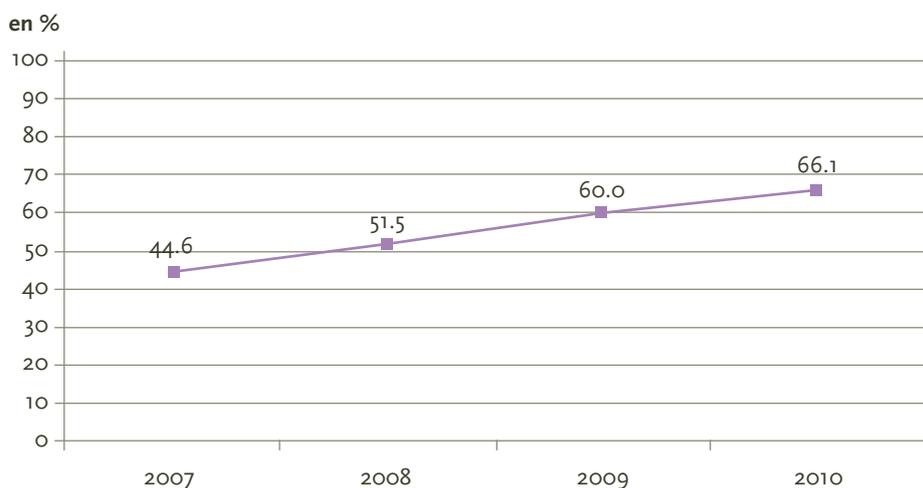
En 2010, 287 nouveaux dossiers d'insonorisation ont été enregistrés pour l'ensemble des zones, portant de ce fait le nombre total des demandes recevables à 3103.

Au cours l'année, 361 chantiers ont été réceptionnés. Au 31 décembre 2010, le nombre total de chantiers finalisés correspond à 2050 habitations.

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



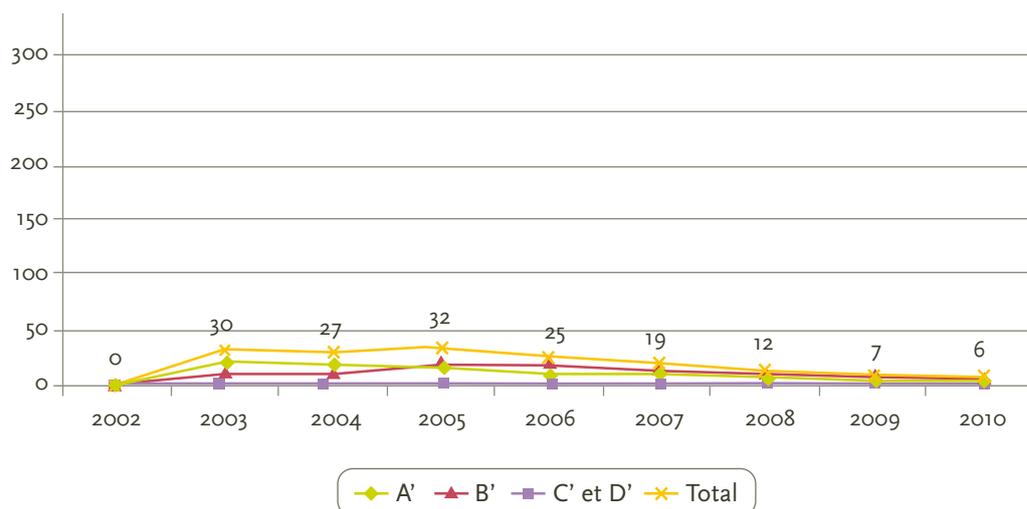
RAPPORT ANNUEL ENTRE LE NOMBRE D'HABITATIONS INSONORISÉES ET LE NOMBRE DE DEMANDES VISANT L'INSONORISATION D'UN BIEN SITUÉ DANS LES ZONES DU PEB DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI (EN %)



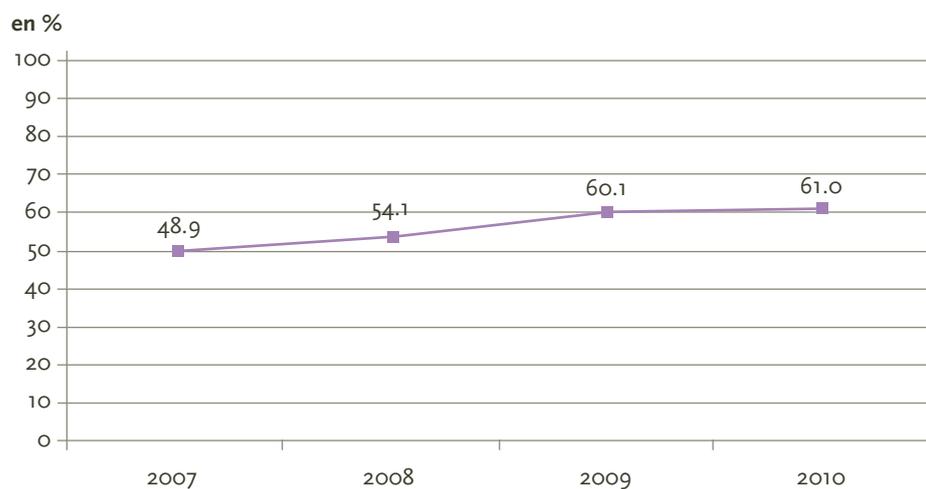
5.5.2.3. Rachat

En 2010, on dénombrait 6 nouvelles acquisitions, portant à 158 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



RAPPORT ANNUEL ENTRE LE NOMBRE D'ACQUISITIONS ET LE NOMBRE DE DEMANDES VISANT LE RACHAT D'UN BIEN SITUÉ DANS LES ZONES DU PEB DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI (EN %)



5.5.2.4. Indemnisation

En 2010, 2 versements de primes ont été effectués, l'un à destination de locataires situés dans les zones des PEB de l'aéroport de Charleroi et l'autre pour trouble commercial ou professionnel.

5.5.3. Conclusions

Au terme de 2010, environ deux tiers 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, plus de 80% des demandes de rachats ont été concrétisées à Liège, contre 60 % à Charleroi.

Au 31.12.2010		Liège	Charleroi
Insonorisation	Nombre total de dossiers entrés dans la procédure	5348	3103
	Nombre total d'habitations insonorisées	3387 (soit 63.3 %)	2050 (soit 66.1 %)
	Nombre de dossiers en cours	1961 (soit 36.7 %)	1053 (soit 33.9 %)
Rachat	Nombre total de dossiers entrés dans la procédure	1608	259
	Nombre total de rachats	1328 (soit 82.6 %)	158 (soit 61 %)
	Nombre de dossiers en cours	280 (soit 17.4 %)	101 (soit 39 %)

Concernant le paiement d'indemnités en 2010, 12 primes ont été versées à des locataires situés en zones des PEB des aéroports wallons et 14 primes ont été versées pour trouble commercial ou professionnel.

Pour les deux aéroports, le nombre total de primes ainsi payées à des locataires s'élève à 198 tandis que le nombre total de primes payées pour trouble commercial ou professionnel est de 57.

5.6. Avis rendu le 25 octobre 2010 portant sur des 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

5.6.1. 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 aéroportuares;
- 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.

5.6.2. 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

5.6.2.1. 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.

5.6.2.2. 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 oohoo 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 oohoo. 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.

5.6.3. 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

5.6.3.1. 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.

5.6.3.2. 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 §1er 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.

5.6.4. 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

5.6.4.1. 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.

5.6.4.2. 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 Foo7, Foo6 et Fo12 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 Foo7, Foo6 et Fo12 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.

5.7. Calendrier des réunions

5.7.1. Réunions plénières ordinaires et extraordinaires

	Date	Objets
1	26 juin 2010	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place et organisation de la nouvelle équipe Rapports des groupes de travail Médiation Visites et rencontres
2	28 août 2010	<ul style="list-style-type: none"> Rapports des groupes de travail Médiation Site Internet
3	02 octobre 2010	<ul style="list-style-type: none"> Rapports des groupes de travail Inauguration de l'allongement de la piste à l'aéroport de Liège
4	22 octobre 2010	<ul style="list-style-type: none"> Avis relatif à la politique de sanctions
5	13 novembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> Rapports des groupes de travail Site Internet Budget 6^{èmes} Assises nationales de la qualité de l'environnement sonore
6	09 décembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> Encodage des données à l'aéroport de Charleroi - suivi de la réunion du 1^{er} octobre 2009
7	11 décembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> Rapports des groupes de travail Médiation Code de l'environnement - livre sur le bruit MIME Project Final Seminar Contacts européens

5.7.2. Réunions des groupes de travail

	Date	Objets
1	28 juin 2010	<ul style="list-style-type: none"> Réunion à la SOWAER sur la préparation du colloque des 25 et 26 octobre 2010
2	02 juillet 2010	<ul style="list-style-type: none"> Définition des objectifs du groupe « santé » Revue de la littérature
3	06 juillet 2010	<ul style="list-style-type: none"> Statistiques sonométriques Trajectoires inhabituelles Volumes de détection
4	13 juillet 2010	<ul style="list-style-type: none"> Statistiques sonométriques 2009 et 2010 Mouvements d'Antonov 124-100 Rapports environnementaux Rapports d'intervention et de vérification des sonomètres fixes Rapport de contrôle de la qualité des réseaux de sonomètres DIAPASON Politique de sanctions
5	19 juillet 2010	<ul style="list-style-type: none"> Réunion à la SOWAER sur les volumes de détection
6	06 août 2010	<ul style="list-style-type: none"> Brochure de présentation de l'ACNAW Colloque sur le secteur aéroportuaire wallon des 25-26 octobre 2010 Charte du développement durable Communication
7	24 août 2010	<ul style="list-style-type: none"> Statistiques sonométriques 2010 Rapport de la qualité des réseaux de sonomètres

8	26 août 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Restrictions d'exploitation • Trajectoires inhabituelles • Volumes de détection
9	10 septembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Problématique des plaintes • Préparation de la rencontre avec les responsables des cellules SOWAER Environnement • Revue de la littérature • Analyse de spectres de fréquences relatifs à divers types d'avions
10	14 septembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Colloque sur le secteur aéroportuaire wallon des 25-26 octobre 2010 • Formulaire de saisie d'informations • 10^{ème} anniversaire de l'ACNAW
11	28 septembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontre de l'agent chargé du suivi des problématiques «bruit aéroportuaire» au sein du SPW • Demande de riverains • DIAPASON • Justificatifs des retards à l'arrivée sur l'aéroport de Charleroi
12	30 septembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Brochure de présentation de l'ACNAW • Trajectoires inhabituelles • Préparation de la réunion du 07 octobre 2010
13	07 octobre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Réunion à la SOWAER sur les volumes de détection • Rencontre du Manager ATS Regions de Belgocontrol
14	14 octobre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Colloque sur le secteur aéroportuaire wallon des 25-26 octobre 2010 • Préparation de la réunion avec les représentants des cellules d'information SOWAER Environnement • Rapport d'activité 2010
15	20 octobre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Avis sur des avant-projets de textes relatifs à la mise en œuvre de la politique de sanctions
16	09 novembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontre d'un représentant de BSCA sur l'encodage des données à l'aéroport de Charleroi • Plainte d'un riverain • Rapport de la qualité des réseaux de sonomètres • Analyse de spectres de fréquences relatifs à divers types d'avions • Mouvements d'Antonov 124-100
17	09 novembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi de la réunion du 07 octobre 2010 sur les volumes de détection • Trajectoires inhabituelles
18	10 novembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontre des responsables des cellules d'information SOWAER Environnement
19	25 novembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Avis sur le rapport de la qualité des réseaux de sonomètres
20	07 décembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Plainte d'un riverain • Trajectoires inhabituelles • Volumes de détection
21	08 décembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontre d'un représentant de la SOWAER sur le fonctionnement de DIAPASON • Préparation de la réunion plénière extraordinaire du 09 décembre 2010 avec le SPW, BSCA et la SOWAER



ACNAW

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne



A C N A W

Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires en Région wallonne

Cap Nord
Boulevard du Nord, 8
B-5000 Namur
Tél. : 081/77 30 52
<http://www.acnaw.be>