

ACNAW

Autorité indépendante chargée du
Contrôle et du suivi des
Nuisances sonores Aéroportuaires en
Région wallonne

Rapport d'activités 2003

TABLE DES MATIERES

I) SYNTHESE	5
II) MISE EN OEUVRE DES RECOMMANDATIONS ANTERIEURES	7
1) Mesures d'encadrement :	7
- installation des réseaux de sonomètres et promulgation d'un arrêté "sanctions"	7
2) Procédures de vols	7
3) Comité de pilotage	8
4) Information	9
III) ACTIVITES 2003	10
0) Calendrier des réunions	10
1) Activités liées aux missions de base (cfr article 2 du décret du 08 juin 2001)	10
a) <u>Avis et recommandation d'initiative</u>	10
- projet d'arrêté "sanctions"	10
b) <u>Alerte des autorités en cas de manquements aux règles</u>	10
- Vols de nuit à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud	10
c) <u>Dénonciation des manquements aux restrictions d'exploitation</u>	11
- Violation du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne dans le chef des exploitants et gestionnaire de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, et de certains de ses utilisateurs	11
d) <u>Expertise en matière de mesures de bruit</u>	11

e) <u>Avis donné à la demande du Gouvernement wallon</u>	11
- Projet de décret modifiant l'article 1 ^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit	11
f) <u>Avis donnés aux citoyens</u>	12
g) <u>Médiation</u>	12
2) <u>Autres activités</u>	13
a) <u>Rencontres</u>	13
- Le Ministre Serge Kubla;	13
- L'ACNUSA;	13
- Le Médiateur de la Région wallonne	13
b) <u>Auditions</u>	14
- Monsieur Luc Vuylsteke, Président de la SOWAER	14
- Le COD (association de riverains de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud)	14
c) <u>Formation</u>	14
- Formation à la communication;	14
- Visite du laboratoire d'acoustique du CEDIA	14
d) <u>Participation à des colloques ou à des congrès</u>	15
- Le Bourget	15
- Rotterdam	15
- Caen	15
e) <u>Logistique administrative et technique</u>	16
- Personnel :	16
Recrutement d'un(e) attaché(e) permanent(e)	16
Mise à disposition partielle du personnel du MET	17
- Locaux	17
- Budget et équipement	18

f) <u>Organisation interne</u>	18
- Règlement d'ordre intérieur	18
- Règlement de procédure	19
IV) OBJECTIFS 2004	20
V) ANNEXES	21
5.0. Calendrier des réunions	22
5.1. Avis de l'ACNAW relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne	25
5.2. Avis de l'ACNAW n° GW/2003/1 rendu le jeudi 30 octobre 2003 et relatif à l'avant-projet de décret modifiant l'article 1 ^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973	29
5.3. Synthèse de l'entrevue avec le Ministre Serge Kubla	39
5.4. Séance de travail avec l'ACNUSA à Paris le 07 novembre 2003	40
5.5. Résumé de l'audition de Monsieur Luc Vuylsteke, Président de la SOWAER	42
5.6. Audition du Comité d'Opposition aux Désagréments (COD) - Association de riverains de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud	45
5.7. Projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif au fonctionnement de l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne Règlement d'ordre intérieur Règlement de procédure	47

I. Synthèse

L'autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en région wallonne (ACNAW) a poursuivi, en 2003, l'action initiée durant son premier exercice. Celle-ci s'inscrit dans le cadre du décret du Gouvernement wallon en date du 8 juin 2001.

Il convient de rappeler qu'en 2002, durant sa première année d'activité, l'ACNAW a privilégié une approche graduelle et systématique de la problématique environnementale aéroportuaire. Celle-ci s'est opérée au travers d'un premier ensemble de visites et d'auditions. Elle a également veillé à mettre en place une organisation interne qui s'est matérialisée par un règlement d'ordre intérieur et une procédure de traitement des plaintes. Ces étapes préalables ont permis le traitement des différents dossiers qui lui furent soumis (demandes d'avis du gouvernement, plaintes de riverains). L'Autorité a également interpellé le gouvernement sur des points particuliers et a mené un travail de réflexion sur les missions qui lui étaient imparties. Globalement, la première année d'existence s'est soldée par une meilleure perception de la réalité aéroportuaire wallonne et par l'élaboration de procédures de traitement ainsi que de premières recommandations devant contribuer à une meilleure maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires.

Parmi les actions prioritaires dégagées au terme du premier exercice, figuraient la mise en place d'un réseau de sonomètres, la promulgation d'un arrêté « sanctions », l'alignement des procédures de jour sur celles en vigueur la nuit à l'aéroport de Liège-Bierset, la réactivation du comité de pilotage ainsi que la mise en place d'un réseau d'accès à l'information. Des progrès partiels ont été engrangés vis-à-vis de ces différents dossiers.

L'activité déployée durant l'année 2003 s'inscrit dans cette dynamique. En ce qui concerne ses missions de base, l'Autorité a formulé un avis d'initiative sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions, a alerté les autorités sur la problématique des vols de nuit à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, a dénoncé des manquements aux restrictions d'exploitation sur ce même aéroport, s'est prononcée sur la réalisation de missions d'expertise en matière de mesures de bruit, a donné, à la demande du gouvernement wallon, un avis sur le projet de décret modifiant l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, a formulé des avis à l'adresse de citoyens qui l'avaient interrogée et a mené une réflexion particulière sur son rôle de médiation.

Au cours de l'année 2003, l'Autorité a poursuivi sa recherche et son analyse des divers aspects de la problématique environnementale aéroportuaire. Outre la participation à des colloques ou congrès, les membres de l'autorité ont bénéficié d'une formation à la communication et visité le laboratoire d'acoustique du CEDIA. L'Autorité a poursuivi ses rencontres avec le ministre ayant en charge la gestion aéroportuaire et a tenu des réunions de travail avec sa consœur française (ACNUSA) et le Médiateur de la Région wallonne. Diverses auditions des acteurs de terrain (SOWAER, association de riverains) ont également eu lieu. Enfin, l'Autorité s'est penchée sur certains aspects logistiques (recrutement d'un attaché permanent, mise à disposition de locaux).

En outre, l'Autorité s'est efforcée de mettre à jour son organisation interne (règlement d'ordre intérieur) et de réactualiser son règlement de procédure.

Enfin, l'Autorité s'est attelée à la définition de ses objectifs prioritaires pour l'année 2004.

Les Membres de l'ACNAW

Karin GERARD
Présidente

Michel HOGGE
Vice-Président

Jean-Pierre COYETTE
Membre

Jean-Jacques EMBRECHTS
Membre

Paul GENTON
Membre

Daniel SOUBRIER
Membre

Jean WILMOTTE
Membre

II. Mise en œuvre des recommandations antérieures

1) Mesures d'encadrement

Installation des réseaux de sonomètres et promulgation d'un arrêté "sanctions"

Exposé

Le décret du 08 juin 2001 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit est entré en vigueur le 16 juin 2001. Il fixe le fondement général du plan d'exposition au bruit et de ses différentes zones. Il fixe par ailleurs des seuils de bruit maximums à ne pas dépasser dans les différentes zones du PEB.

La mise en œuvre de cette législation et le contrôle de son application passent impérativement par l'installation d'un réseau de sonomètres fixes et mobiles autour de chaque aéroport et par l'instauration d'un régime de sanctions applicables en cas de non-respect de la législation environnementale.

Action

Fin 2002, le réseau de sonomètres n'était pas installé et l'arrêté "sanctions" non encore mis en œuvre.

Tout au long de cette année 2003, l'ACNAW n'a pas manqué d'insister tant auprès du Gouvernement wallon et du Ministre responsable qu'auprès de la SOWAER chargée par la Région de la mise en place et de la gestion des réseaux de sonomètres pour que ces mesures d'encadrement puissent être mises en œuvre.

Situation actuelle

Tant à Liège qu'à Charleroi, les premiers sonomètres fixes ont été installés. Un projet d'arrêté "sanctions" a été élaboré par le Gouvernement wallon. Ce projet a d'ailleurs fait l'objet d'un avis rendu d'initiative par l'ACNAW en date du 17 octobre 2003 (annexe 5.1.).

2) Procédures de vols

Exposé

A l'aéroport de Liège-Bierset, lorsque le contrôle aérien est effectué par le Ministère de la Défense nationale (entre 06h00 et 24h00), les procédures de décollage et d'atterrissage ne sont pas identiques à celles effectuées la nuit lorsque le contrôle aérien est exercé par les contrôleurs civils de Belgocontrol.

Même si aujourd'hui l'activité de jour est relativement faible comparée à celle de nuit, les riverains déclarent en être perturbés. En outre, cette situation pourrait porter atteinte à la

validité du PEB dans la mesure où les procédures représentent une des hypothèses prises en compte pour sa détermination.

Action

Face à ce constat, l'ACNAW a sollicité le Ministre responsable en vue d'intervenir auprès de son collègue de la Défense nationale pour rectifier cette situation.

Etat de la question

Selon les informations actuellement à la disposition de l'ACNAW, un accord serait intervenu entre le Ministère de la Défense nationale et la Région wallonne. Cet accord prévoirait, dès la mise en service opérationnelle du nouveau radar de Liège, un alignement des procédures de jour sur celles de nuit.

3) Comité de pilotage

Exposé

A l'initiative du Ministre en charge des aéroports, un groupe de travail multidisciplinaire composé de bureaux d'études acoustiques, de membres de l'administration, de pilotes, des sociétés d'exploitation, de Belgocontrol..., a été constitué en septembre 2001 afin de permettre avant toute décision importante en matière aéronautique la prise en compte des données et/ou contraintes techniques qui s'imposent dans le chef des différents acteurs du secteur.

Action

Ayant appris que ce groupe de travail était en veilleuse depuis plusieurs mois, l'ACNAW a recommandé la réactivation de ce comité de pilotage dont l'importance est essentielle à ses yeux. L'ACNAW a demandé en outre de pouvoir être informée régulièrement du résultat des travaux de ce comité.

Etat de la question

Le groupe de travail a été relancé. Il s'est réuni à six reprises au cours de l'année 2003.

Les sujets suivants ont été abordés :

- plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset (hypothèses de simulation);
- plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (hypothèses de simulation);
- procédures de moindre bruit à Charleroi;
- les procédures RNAV;
- procédures de jour / procédures de nuit à l'aéroport de Liège;
- les approches visuelles pour les aéronefs équipés d'IFR⁽¹⁾.

¹ Instrument flight rules

4) **Information**

Exposé

L'accès à l'information a été, pour l'ACNAW, l'un des premiers problèmes auxquels elle a dû faire face dans le cadre de ses activités.

La multiplicité des acteurs et leurs objectifs contradictoires ne facilitent en aucune manière l'accès à celle-ci.

Pour l'ACNAW, disposer d'une information complète et rapide est essentiel à l'accomplissement de ses activités.

Action

L'ACNAW s'est donc adressée aux principaux acteurs du secteur, détenteurs d'informations indispensables à ses missions, à savoir : le Ministre de tutelle, les services du Gouvernement et la SOWAER.

Elle a également demandé au Ministre d'inviter tous les partenaires du secteur (compagnies aériennes, sociétés d'exploitation, etc) à fournir à l'Autorité toute information utile en leur possession.

Etat de la question

Certaines procédures de transmission d'informations vers l'ACNAW ont été améliorées. Conformément aux dispositions du décret instituant l'Autorité, l'Administration fournit un appui logistique et technique très significatif.

Les rapports environnementaux de la SOWAER parviennent de manière régulière. L'ACNAW a reçu l'assurance de pouvoir disposer d'un accès direct au réseau d'informations du système DIAPASON dans le courant de l'année 2004.

Des progrès significatifs ont été constatés dans l'information et la consultation de l'ACNAW à propos de tout nouveau texte réglementaire préparé par le Gouvernement wallon et lié à la problématique des nuisances sonores aéroportuaires.

III. Activités 2003

3.0. CALENDRIER DES REUNIONS

L'ACNAW a tenu 11 réunions plénières fixes et 15 séances spéciales.

Le calendrier des réunions et les principaux sujets traités sont repris en annexe n° 5.0.

3.1. ACTIVITES LIEES AUX MISSIONS DE BASE (cfr. article 2 du décret du 08 juin 2001)

a) Avis et recommandation d'initiative

Projet d'arrêté "sanctions"

En septembre 2003, le Ministre compétent transmettait à l'ACNAW pour information l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne.

Le projet a été examiné par l'Autorité lors de sa séance plénière du samedi 30 août 2003.

Compte tenu de l'importance de ce projet dans le cadre des mesures d'encadrement maintes fois réclamées par l'Autorité, celle-ci a décidé de faire usage de son pouvoir d'initiative et de remettre au Gouvernement wallon un avis sur le document précité.

Cet avis a été adressé au Ministre en date du 17 octobre 2003.

L'avis de l'ACNAW y relatif se trouve en annexe 5.1.

b) Alerte des autorités en cas de manquements aux règles

Vols de nuit à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud

Au début de l'année 2003, l'examen des statistiques des mouvements des aéronefs au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud laisse apparaître des mouvements régulièrement opérés la nuit (entre 23h01 et 05h59) et ce, en violation du décret du 08 juin 2001 modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création des aéroports et aérodromes régionaux wallons.

En 2002 déjà, l'ACNAW avait usé de son pouvoir d'alerte des autorités dans le cadre de ce même dossier.

En mai 2003, elle a donc décidé d'intervenir à nouveau auprès du Ministre pour que la législation mise en œuvre soit strictement respectée.

c) Dénonciation des manquements aux restrictions d'exploitation

Le constat répété des infractions aux restrictions d'exploitation imposées la nuit à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud et les plaintes des riverains en rapport avec cette situation ont amené l'ACNAW à faire usage de son devoir de dénonciation.

Par un courrier du 19 septembre 2003, l'ACNAW a dénoncé les infractions portées à sa connaissance auprès du Procureur du Roi de Charleroi.

Dans un courrier du 08 décembre 2003, Monsieur le Procureur du Roi a fait part à l'ACNAW de ce que les mouvements de nuit sont en diminution significative et que la plupart de ces mouvements de nuit en 2003 sont dus à des cas de force majeure. Il a en conséquence décidé de classer le dossier sans suite.

L'ACNAW reste vigilante quant à l'évolution de cette problématique.

d) Expertise en matière de mesures de bruit

L'ACNAW a été sollicitée directement par des riverains pour la réalisation de mesures de bruit ponctuelles.

L'Autorité, en tenant compte notamment des moyens budgétaires qui lui sont alloués, a dû constater qu'elle n'était pas à même de réaliser de telles mesures.

L'ACNAW utilisera donc, dans une première phase, les données fournies par les réseaux de sonomètres fixes ainsi que celles fournies par les différentes campagnes ponctuelles de mesures réalisées par la SOWAER ou à la demande de celle-ci.

Lorsque les réseaux de sonomètres seront définitivement installés, testés et calibrés, l'ACNAW serait à même de faire procéder à ses propres mesures et d'en assurer le suivi. Une procédure pourrait alors être mise en place pour permettre de répondre à des demandes ponctuelles émanant de riverains.

e) Avis donné à la demande du Gouvernement wallon

En date du 15 septembre 2003, l'ACNAW a été saisie officiellement d'une première demande d'avis de la part du Gouvernement wallon sur un projet de texte réglementaire, à savoir : l'avant-projet de décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

L'ACNAW a rendu son avis en date du 30 octobre 2003. Cet avis est repris en annexe 5.2.

f) Avis donnés aux citoyens

Au cours de l'année 2003, l'ACNAW a été saisie de dix demandes d'avis émanant de riverains ou d'associations de riverains.

Les sujets évoqués concernent :

- l'ACNAW, ses missions, son règlement d'ordre intérieur et son règlement de procédure;
- la composition et le fonctionnement des comités de concertation pour l'environnement;
- la justification des vols de nuit;
- les hypothèses prises en compte pour la détermination du PEB;
- les risques sur la santé pour les personnes résidant en zone A;
- la problématique des Boeing B747 opérant la nuit;
- les mesures préventives à prendre en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme;
- le quota de bruit à Charleroi;
- l'accès à l'information environnementale.

L'ACNAW a soit répondu directement aux demandeurs, soit transmis la demande à l'organe compétent ou bien encore alerté les autorités.

g) Médiation

Au cours de l'année 2003, l'ACNAW n'a été saisie d'aucune demande de médiation.

Cette mission particulière a fait l'objet d'un large débat et d'une analyse détaillée au sein de l'Autorité. En effet, les aspects "médiation" confiés à l'ACNAW recourent sans conteste les missions du Médiateur de la Région wallonne.

Dans un premier temps, l'ACNAW a donc proposé au Médiateur de la Région wallonne la mise en œuvre d'un protocole visant à préciser les modalités de collaboration, et à organiser la mission de médiation attribuée d'une part à l'ACNAW et d'autre part au Médiateur régional.

Plus tard, suite notamment à une plainte de riverain, une analyse juridique approfondie de la question a été réalisée; elle a permis de conclure à la non-conformité du projet de protocole par rapport à l'article 1^{er} du décret du 22 décembre 1994 instituant le Médiateur de la Région wallonne.

D'un commun accord, les deux organes, ne pouvant poursuivre la mise en œuvre du protocole précité, ont néanmoins décidé de mettre en place un système d'échange d'informations.

3.2. AUTRES ACTIVITES

a) Rencontres

Le Ministre Serge Kubla

Dans le cadre de ses rencontres avec les différents acteurs du secteur aéroportuaire, l'ACNAW a souhaité rencontrer le Ministre qui, au sein du Gouvernement wallon, a en charge le dossier des aéroports.

Une réunion s'est tenue à Bruxelles le 10 octobre 2003 avec pour principaux sujets de débat : le positionnement actuel et futur de l'ACNAW dans le système aéroportuaire wallon et la rencontre, en compagnie du Ministre, avec l'ACNUSA à Paris.

La synthèse de cette entrevue se trouve en annexe 5.3 du rapport.

L'ACNUSA

Au terme de sa phase exploratoire, l'ACNAW a répondu positivement à l'invitation qui lui était faite de rencontrer une seconde fois l'ACNUSA en compagnie du Ministre Kubla.

Pour rappel, une première rencontre avec cette autorité française de contrôle et de surveillance des nuisances sonores aéroportuaires avait eu lieu en 2002.

Il s'agissait cette fois pour l'ACNAW, après 15 mois d'activités, de confronter ses premières expériences avec sa consœur française, de recueillir son avis sur les problèmes rencontrés et d'examiner dans quelle mesure il serait utile pour l'Autorité d'élargir ses missions et ses domaines de compétences.

Le compte-rendu de la réunion se trouve en annexe 5.4.

Le Médiateur de la Région wallonne

Lors de la rencontre avec la Commission parlementaire, il est apparu important à l'ACNAW de pouvoir rencontrer le Médiateur de la Région wallonne.

En effet lorsque l'ACNAW est appelée à jouer son rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sa mission recouvre nécessairement en partie tout au moins celle du Médiateur.

L'ACNAW a donc estimé utile de jeter les bases d'un protocole de manière à préciser les missions de chacun et d'organiser l'échange d'informations.

La mise en œuvre d'un tel protocole n'a toutefois pu aboutir ainsi qu'il a été précisé supra (cfr point 3.1.g).

La rencontre avec le Médiateur s'est déroulée lors de la séance plénière du 10 mai 2003.

b) Auditions

Au cours de l'année 2003, l'ACNAW a poursuivi les auditions des différents acteurs du secteur aéroportuaire. Parmi ceux-ci, elle a souhaité entendre le Président de la SOWAER, et a entamé ses rencontres avec les associations de riverains.

Audition de Monsieur Luc Vuylsteke, Président de la SOWAER

Par les missions qui lui sont déléguées par le Gouvernement wallon dans le cadre de la problématique environnementale aéroportuaire, la SOWAER est un partenaire incontournable du secteur. L'ACNAW a souhaité entendre le Président de la SOWAER sur son action et la nécessité de mettre en place entre la SOWAER et l'ACNAW un échange complet et régulier d'informations.

Le compte-rendu de l'audition de Monsieur Luc Vuylsteke se trouve en annexe 5.5.

Audition du COD (Comité d'Opposition aux Désagréments) - Association de riverains de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud

La première association reçue a été le COD, entendue par l'ACNAW lors de sa réunion plénière du mois de décembre 2003.

Le compte-rendu de l'audition figure en annexe 5.6.

c) Formation

Formation à la communication

Tous les membres de l'ACNAW ont reçu une formation en communication et gestion de crise les 21 et 22 février 2003.

Visite du laboratoire d'acoustique du CEDIA

Lors de sa réunion plénière qui s'est déroulée à Liège le 05 juillet 2003, l'ACNAW a rencontré les responsables du CEDIA et visité ses locaux et laboratoires. Cette visite a permis à chaque Membre d'apprécier la qualité de l'équipement et du matériel dont dispose le centre pour mener à bien ses recherches et de matérialiser les niveaux de bruit.

Les exposés entendus ont permis aux membres de prendre connaissance de la méthodologie utilisée par le laboratoire dans le cadre des missions qu'il réalise pour le Gouvernement wallon sur l'aéroport de Liège-Bierset.

d) Participation à des colloques ou à des congrès

Au cours de l'année 2003, des Membres de l'ACNAW ont participé à trois congrès et/ou colloques.

Colloque du Bourget

Le colloque du Bourget qui s'est tenu les 18 et 19 juin 2003 dans le cadre du salon aéronautique avait pour thème "La gestion et la surveillance du bruit autour des aéroports". La première journée a été consacrée essentiellement aux expériences françaises : aéroports de Nice, Lyon et Strasbourg.

La deuxième journée était consacrée aux expériences internationales : Etats-Unis, Bruxelles National, Manchester et Vienne.

Le dossier spécial "Salon du Bourget 2003" est repris en intégralité dans la revue "Acoustique & Technique" des 3^{ème} et 4^{ème} trimestres 2003 publiée par le Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit (CIDB), rue Jules Bourdais 12/14 à 75017 Paris.

Congrès "ICBEN" 2003" : 8th International Congress on Noise as a public Health Problem

Le congrès organisé sous les auspices de "ICBEN" (International Commission on Biological Effects of Noise) avait pour thème "Le bruit en tant que problème de santé publique" et s'est tenu à Rotterdam du 23 juin au 03 juillet 2003.

Ce congrès se déroule tous les cinq ans et permet aux participants de faire le point des recherches dans le domaine des effets biologiques sur le bruit et leur prévention. Les présentations sont articulées selon neuf thèmes :

- perte d'audition par le bruit;
- bruit et communication;
- effets physiologiques non-auditifs causés par le bruit;
- influence du bruit sur le travail et le comportement;
- effets du bruit sur le sommeil;
- bruit et les animaux;
- effets du bruit combiné à d'autres agents;
- réglementations et normalisation.

Colloque de Caen

Ce colloque organisé par la Communauté d'agglomération de Caen-la-Mer et le Centre d'information et de documentation sur le bruit était placé sous l'égide du Ministère de l'écologie et du développement durable.

Il s'est déroulé à Caen les 29 et 30 octobre 2003 et avait pour thème principal : "Le bruit, un casse-tête pour bien le gérer".

Le souhait des organisateurs était de « susciter une réflexion pour que le bruit de tous rythme harmonieusement la vie de chacun : les élus, les techniciens, les médecins, les représentants d'associations doivent pour cela gérer ses excès au quotidien pour que puissent cohabiter sereinement ceux qui pratiquent des activités bruyantes, dans le cadre de leur profession ou de leurs loisirs, et ceux qui souhaitent trouver la tranquillité dans leur logement ».

"Si la réglementation existe et doit s'appliquer, la répression ne suffit pas. Il faut trouver des mesures, simples et efficaces pour améliorer la prévention, la gestion et le traitement des problèmes liés aux nuisances sonores".

Cette manifestation a été l'occasion de découvrir des expériences locales réussies et des solutions innovantes dans des domaines aussi variés que l'urbanisme, les transports et les loisirs, l'habitat, les activités commerciales ou industrielles.

Quatre thèmes ont ainsi été abordés :

- mieux gérer les bruits de voisinage pour parvenir à une qualité de vie durable;
- vers une meilleure prise en compte du bruit dans l'aménagement urbain;
- l'acoustique et la commune;
- conjuguer développement économique et respect de l'environnement sonore.

La discussion avec la salle a chaque fois donné lieu à de nombreuses questions et des échanges animés.

e) **Logistique administrative et technique**

Personnel

Recrutement d'un(e) attaché(e) permanent(e)

Dès 2003, l'ACNAW a décidé de procéder au recrutement d'un(e) attaché(e) permanent(e). En effet, à côté des membres des services du Gouvernement wallon dont bénéficie l'Autorité pour assurer le secrétariat et toute l'assistance technique, l'ACNAW doit pouvoir disposer d'une personne-ressource chargée notamment, sous l'autorité fonctionnelle de son Secrétaire :

- du traitement administratif des plaintes et des demandes d'avis;
- de la connaissance et la gestion des accès aux banques de données;
- de l'extraction et la gestion des informations contenues dans ces bases de données;
- de la recherche et du suivi de la réglementation relative à la politique environnementale aéroportuaire aux niveaux régional, national et international, et plus particulièrement au plan européen;
- de la gestion du site WEB de l'ACNAW;
- de la tenue à jour de la documentation de l'ACNAW et d'une revue de presse quotidienne;
- de la création et du suivi d'un réseau relationnel au sein du système aéroportuaire;
- de la participation aux travaux de l'ACNAW.

Le Ministre ayant confirmé que l'ACNAW était bien compétente quant au choix de son personnel, un appel à candidature a été lancé dans la presse nationale en août 2003 en vue de pourvoir à cette fonction.

A la date fixée pour le dépôt des candidatures, 145 dossiers ont été rentrés. L'ACNAW a alors créé en son sein un groupe de sélection lequel, sur base des curriculum vitae et lettres de motivation, a retenu 16 candidatures qui semblaient le mieux correspondre au profil recherché.

Ces 16 personnes ont alors été invitées à un entretien se déroulant devant un jury de sélection de l'ACNAW. Les interviews se sont déroulées les 11 et 18 octobre 2003.

Au terme de cette deuxième étape, les quatre meilleurs candidats sélectionnés ont été invités à se soumettre à un test de profil organisé par une société spécialisée en recrutement.

A l'examen du rapport de la société précitée, l'ACNAW a arrêté son choix définitif.

Par son courrier du 09 décembre 2003, l'ACNAW a sollicité de Monsieur le Ministre le recrutement de la personne retenue par elle en insistant sur l'importance et l'urgence de cet engagement.

Mise à disposition partielle du personnel du MET

Pour assurer son assistance technique, l'ACNAW peut, en application du décret l'instituant, faire appel aux services du Gouvernement wallon.

Elle s'est adressée pour ce faire à la Direction de la Gestion aéroportuaire du MET qui dispose à la fois des capacités et expertises administrative, technique et juridique.

Depuis mars 2002, Monsieur Ch. Bodart, responsable de la direction précitée, assure les fonctions de secrétaire de l'ACNAW.

Madame M. Brahy, juriste, et Madame B. Duquesne, secrétaire de direction, complètent l'assistance technique de l'ACNAW.

L'Autorité a instamment prié le Gouvernement wallon de régulariser la situation administrative de ce personnel.

Locaux

Dès sa mise en place, dans un souci de fonctionnalité et d'économie des deniers publics, l'ACNAW a manifesté sa préférence pour une implantation dans les locaux du Centre Administratif du Ministère de l'Équipement et des Transports à Namur.

L'Autorité a obtenu au mois d'octobre 2003 l'accord du Secrétaire général du MET pour pouvoir disposer de certains locaux disponibles au sein du CA-MET.

Un plan de transformation et d'aménagement a été élaboré, un cahier des charges réalisé et un appel à la concurrence a été lancé pour la réalisation des travaux. Ceux-ci débiteront dans le courant du mois de janvier 2004.

On peut raisonnablement espérer que les locaux de l'ACNAW seront opérationnels dans le courant de mars 2004.

Budget et équipement

Le budget octroyé à l'ACNAW en 2003 se chiffrait à 350.000 €.

Le contrat de l'attaché permanent n'ayant pas pu prendre cours cette année, les moyens budgétaires correspondants ont pu être affectés aux financements des frais d'installation et d'aménagement des locaux au CA-MET, ainsi qu'à l'acquisition du mobilier et du matériel de bureau destinés à l'assistance technique de l'ACNAW.

f) Organisation interne

Le 25 avril 2002, le Gouvernement wallon adoptait l'arrêté relatif au fonctionnement de l'ACNAW en exécution de l'article 3 du décret l'instituant.

A l'époque, le Gouvernement wallon était informé que d'autres mesures à prendre en exécution du décret précité, mais nécessitant une plus grande maturation, resteraient à prendre dans le futur, notamment en ce qui concerne le secrétariat et l'assistance technique des services du Gouvernement.

Par ailleurs, l'exercice concret des activités de l'ACNAW a nécessité une légère adaptation des dispositions initiales du règlement d'ordre intérieur.

Enfin, dans ses relations avec les citoyens, l'Autorité a constaté la nécessité de fixer et de préciser par un texte les modalités de ses interventions.

Ce document intitulé « règlement de procédure » a été soumis en date du 17 novembre 2003 au Gouvernement wallon en vue de son approbation et de son intégration dans l'arrêté de fonctionnement de l'ACNAW dont il fera désormais partie intégrante.

Règlement d'ordre intérieur

Comme déjà signalé, deux modifications ont été apportées au règlement d'ordre intérieur de l'ACNAW, à savoir :

- les réunions antérieurement qualifiées de "mensuelles" sont désormais "plénières" permettant, vis-à-vis des membres, la tenue de plusieurs réunions par mois. Les dispositions financières ont également été modifiées dans le même but;
- des dispositions introduisant la possibilité d'indemniser les membres des services du Gouvernement wallon dont l'ACNAW a demandé la mise à disposition partielle en novembre 2003 ont été insérées.

Règlement de procédure

La gestion de certains dossiers de plaintes et/ou de demandes d'avis, a conduit l'ACNAW à définir les modalités de ses interventions dans un règlement de procédure.

De telles règles ayant des effets externes sur les droits des citoyens et revêtant un caractère d'utilité publique, leur publication est indispensable. C'est pour cette raison que le

règlement de procédure fera l'objet d'une seconde annexe à l'arrêté du Gouvernement wallon relatif au fonctionnement de l'ACNAW et en fera également partie intégrante.

Il faut toutefois souligner que, s'agissant d'un arrêté d'exécution du décret instituant l'ACNAW, le Gouvernement wallon n'est habilité qu'à prévoir des modalités de mise en œuvre, des points accessoires ou de détail, sans empiéter sur les prérogatives du législateur décentralisé. Il ne peut donc en aucun cas affecter ou limiter les droits des citoyens accordés par le décret.

Le nouveau projet se trouve en annexe n° 5.7 au présent rapport ; il a été transmis au Ministre en date du 17 novembre 2003 en vue d'être soumis à l'approbation du Gouvernement wallon.

IV. Objectifs 2004

Après s'être totalement impliquée dans la problématique des nuisances sonores aéroportuaires, l'Autorité, consciente du rôle moteur qu'elle doit y jouer, a défini l'ensemble des actions qu'elle juge prioritaires et qui constituent ses objectifs pour l'année 2004.

En sa qualité d'observateur privilégié, l'ACNAW entend faire reconnaître par tous les acteurs concernés la nécessité de maîtriser les nuisances sonores dans l'environnement des aéroports en exécution de la mission qui lui a été confiée par le décret du 08 juin 2001.

A cet égard, l'Autorité :

- veillera à ce que, dans les plus brefs délais, les réseaux de sonomètres fixes et mobiles autour des deux aéroports de Liège et de Charleroi-Bruxelles Sud soient dûment complétés;
- mettra tout en œuvre pour permettre l'exploitation des mesures sonométriques obtenues;
- contrôlera la mise en place du régime de sanctions, évaluera son application et son impact sur la réduction des nuisances sonores ;
- sera particulièrement attentive au respect des conditions d'exploitation des plateformes aéroportuaires;
- poursuivra sa réflexion sur l'adéquation de l'habitat dans les zones les plus exposées au bruit.

Outre ses missions d'avis, de recommandation et de traitement des plaintes, l'Autorité intensifiera ses rencontres avec les différents acteurs du secteur. L'ACNAW veillera à appréhender in situ le niveau des nuisances sonores, elle poursuivra par ailleurs ses études comparatives de la situation sur les aéroports étrangers, particulièrement au sein de l'Union européenne. Elle sera particulièrement attentive aux analyses faisant autorité en matière de santé publique, en particulier en provenance de l'OMS, et mettra tout en œuvre pour que les autorités wallonnes s'engagent sur la voie d'enquêtes épidémiologiques sérieuses visant à contrôler les impacts, sur la santé, des nuisances sonores aéroportuaires.

L'Autorité oeuvrera pour une meilleure communication entre tous les partenaires, considérant en effet que la maîtrise des nuisances sonores passe aussi par l'instauration d'un climat de confiance et de collaboration entre tous les intervenants.

Enfin, d'un point de vue logistique, l'ACNAW développera son cadre fonctionnel et son réseau d'accès à l'information, notamment par sa connexion au système DIAPASON.

Annexes

V. Annexes

5.0. Calendrier des réunions

REUNIONS PLENIERES

Date	Objets
04 janvier 2003	<ul style="list-style-type: none"> - Examen du rapport du Professeur Muzet - Plan de communication
01 février 2003	<ul style="list-style-type: none"> - Protocole d'accord entre l'ACNAW et le Médiateur de la Région wallonne
15 mars 2003	<ul style="list-style-type: none"> - Finalisation du rapport annuel d'activités 2002
05 avril 2003	<ul style="list-style-type: none"> - Journée de brain-storming sur les actions à mener par l'ACNAW
10 mai 2003	<ul style="list-style-type: none"> - Rencontre avec Monsieur Fr. Bovesse, Médiateur de la Région wallonne - Vols de nuit à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud
14 juin 2003	<ul style="list-style-type: none"> - Audition de Monsieur L. Vuylsteke, Président de la SOWAER - Site INTERNET
05 juillet 2003	<ul style="list-style-type: none"> - ACNAW : situation effective dans le système aéroportuaire, mode de fonctionnement, réflexion sur les actions nouvelles à mener - Recherche de locaux
30 août 2003	<ul style="list-style-type: none"> - Examen du projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports de la Région wallonne - Examen du projet de décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit - Site INTERNET - Situation budgétaire
04 octobre 2003	<ul style="list-style-type: none"> - Examen du projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports de la Région wallonne - Examen du projet de décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit - Recrutement d'un attaché permanent : sélection des candidatures

-
- 07 novembre 2003
- Planification des rencontres avec les riverains pour 2003 et 2004
 - Mise à disposition partielle de l'ACNAW de certains agents du MET
 - Locaux
-
- 06 décembre 2003
- Audition du Comité d'Opposition aux Désagréments (COD - Association de riverains de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud)

REUNIONS EXTRAORDINAIRES

Date	Objets
17 janvier 2003	- Préparation du rapport d'activités 2002
21 et 22 février 2003	- Formation à la communication
14 mai 2003	- Sous-groupe "suivi PEB"
02 juin 2003	- Sous-groupe "suivi PEB"
18 et 19 juin 2003	- 4 ^{ème} rencontres sur le bruit aéronautique - Salon du Bourget
29 juin au 03 juillet 2003	- Congrès à Rotterdam
08 septembre 2003	- Groupe de travail PEB
13 septembre 2003	- Nouveau règlement de procédure en vue de son approbation par le Gouvernement wallon
17 septembre 2003	- Avis concernant l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne
18 septembre 2003	- Examen des candidatures : attaché permanent
25 septembre 2003	- Examen des candidatures : attaché permanent
10 octobre 2003	- Entrevue avec Monsieur le Ministre Serge Kubla à Bruxelles
11 octobre 2003	- Audition des candidats retenus au poste d'attaché permanent
15 octobre 2003	- Avis sur l'arrêté "sanctions" - sous-groupe PEB
18 octobre 2003	- Audition des candidats retenus au poste d'attaché permanent
24 octobre 2003	- Avis sur l'arrêté "sanctions" - sous-groupe PEB
29 et 30 octobre 2003	- Congrès à Caen
06 et 07 novembre 2003	- Rencontre entre Monsieur Serge Kubla, l'ACNUSA et l'ACNAW

5.1. **Avis de l'ACNAW relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne**

En application de l'article 2, 1° du décret du 08 juin 2001 instituant l'Autorité indépendante, celle-ci a décidé, en sa séance du 04 octobre 2003, de communiquer d'initiative, l'avis ci-dessous.

I. Contexte

Le projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne, adopté en première lecture par le Gouvernement wallon en séance du 19 juillet 2003, est destiné à compléter par un système d'amendes administratives les dispositions de la loi du 17 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit ainsi que les décrets du 01 avril 1999 et du 23 juin 1994 portant plus spécifiquement sur les normes de bruit admissibles autour des aéroports relevant de la Région wallonne.

Le projet d'arrêté précise, dans ses articles 1 à 7, les modalités de recherche et d'instruction des infractions. L'article 8 détaille, pour chaque catégorie d'infraction reprise à l'article 6 § 1^{er} du décret du 23 juin 1994, les modalités de calcul de l'amende ainsi que les cas particuliers ne donnant pas lieu à l'établissement d'un procès-verbal. Les mesures prises en cas de récidive sont également précisées.

II. Avis de l'Autorité

La mise en place d'un arrêté "sanctions" s'inscrit dans le prolongement direct de la politique menée par la Région wallonne en matière de lutte contre le bruit, en général, et de réduction des nuisances sonores aéroportuaires, en particulier. A ce titre, l'ACNAW manifeste son soutien à l'initiative prise par le Gouvernement wallon.

En terme d'habilitation du Gouvernement wallon à adopter des mesures fixant les modalités de mise en oeuvre des sanctions, la légalité interne et externe du projet d'arrêté examiné, au regard du cadre décretaal constitué par le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, tel que modifié par le décret du 08 juin 2001, paraît établie et suffisante.

Toutefois, il convient de souligner que cette habilitation ne permet en aucun cas au Gouvernement wallon de restreindre le champ d'application ou la portée des dispositions dudit décret.

Or, le texte en projet introduit de telles limitations, notamment lorsqu'il soustrait certaines situations particulières à l'application du régime de sanctions.

En outre, l'ACNAW formule les remarques de fond suivantes :

1) Respect des limites de niveaux de bruit :

L'ACNAW considère que l'arrêté "sanctions" doit s'articuler sur le strict respect des limites de niveaux de bruit stipulées dans les décrets existants et qu'en conséquence, aucun dépassement ne peut être toléré, ni a fortiori programmé par le gestionnaire de l'aéroport. Cette position nous semble justifiée par les dommages en termes de santé induits par tout dépassement des limites légales actuelles, ceux-ci étant essentiellement tributaires de l'importance des dépassements et du nombre d'occurrences. A titre d'exemple, la tolérance de plusieurs dépassements (jusqu'à 10 par 24 heures) sans limite d'intensité constitue une grave menace pour le sommeil des riverains, a fortiori si ces dépassements ont lieu la nuit.

En outre, la légalité du dispositif de "dépassements admissibles" mis en place par l'article 8 § 2, 1° du projet d'arrêté du Gouvernement wallon est fortement contestable au regard de l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit tel qu'inséré par le décret du 01 avril 1999.

2) Sanctions prévues :

a) Nature juridique

Tant le décret du 8 juin 2001 que le projet d'arrêté du Gouvernement wallon examiné qualifient les sanctions prévues d'administratives.

Toutefois, indépendamment de leur qualification, ces sanctions ont un caractère répressif puisqu'elles ne tendent pas à assurer une répartition pécuniaire mais à punir le contrevenant.

Elles pourraient dès lors être considérées comme de véritables peines au sens de l'article 11 de la loi spéciale du 8 août 1980 et dans la mesure où elles ne sont pas prévues au livre Ier du Code pénal, il pourrait être considéré que le décret qui les a instituées aurait dû être adopté sur avis conforme du Conseil des Ministres fédéral.

Il est certain que l'éventuel vice de légalité affectant le décret du 8 juin 2001 aura une incidence sur l'arrêté du Gouvernement wallon en projet qui, visant à exécuter le décret, n'est légal que dans la mesure où le décret peut constituer un fondement valable.

b) Montant des amendes

Le montant des amendes est jugé peu dissuasif et les pénalités en cas de récidive sont, à notre avis, insuffisantes. Une étude comparative avec des situations similaires en Suisse et en France confirme cette observation.

c) Fixation du montant des amendes pour les dépassements du L_{Amax}

Il nous semblerait opportun de fixer le montant de l'amende en fonction de l'écart de bruit mesuré (bruit mesuré moins bruit admissible) et du nombre d'occurrences de ces dépassements de jour comme de nuit. Nous attirons l'attention sur la nécessité de définir une procédure stricte de relevé des infractions à partir des réseaux de sonomètres. Le plus grand écart entre le bruit mesuré et le bruit admissible localement nous semble être un bon indicateur permettant, avec le

nombre de récidives sur la période concernée, l'établissement du montant de l'amende. Par ailleurs, il conviendrait de permettre la prise en compte, selon les modalités à définir, de sonomètres mobiles destinés à compléter, le cas échéant, la couverture forcément incomplète du réseau de sonomètres fixes.

Sur base de l'impact du nombre de dépassements nocturnes sur le sommeil des riverains, l'ACNAW recommande d'adopter un tarif progressif pénalisant plus fortement les récidives constatées sur une même période d'observation. Ces prescriptions devraient également s'appliquer aux essais moteurs.

3) Identification des contrevenants

Nous attirons l'attention sur la nécessité de définir une procédure fiable d'identification des contrevenants. Celle-ci devrait s'articuler sur le recoupement des diverses informations disponibles (mesures sonométriques fixes ou mobiles, plans de vol, traces radar, etc.).

La mise en œuvre de sanctions sur base de mesures sonométriques ne semble pas s'être généralisée en Europe car elle se heurte à des difficultés pratiques et à un cadre juridique en partie déficient (sources d'information exploitables pour l'établissement d'un procès-verbal, validité des mesures en cas de contentieux, acceptation des méthodes de mesure et, en particulier, des directives européennes en la matière, possibilité de sources de bruit secondaires, etc.). Il importerait donc de baliser plus strictement les procédures, tant sur le plan technique que le plan juridique.

4) Principe d'équité

Il importerait que le principe d'équité soit rencontré dans toutes les dispositions du projet d'arrêté. En particulier, la disposition tolérant un plus grand nombre de dépassements pour les opérateurs assurant le plus grand nombre de mouvements n'est pas, à notre avis, admissible.

5) Exceptions

Il nous apparaît que certaines situations non visées par les dispositions répressives mériteraient d'être éliminées car elles sont de nature à être systématiquement invoquées en cas de non-respect des limites autorisées. Il s'agit plus particulièrement des décollages et atterrissages s'effectuant avec un retard par rapport à l'horaire initialement prévu pour autant que celui-ci ne soit pas imputable aux compagnies aériennes ainsi que les décollages et atterrissages s'effectuant de manière inhabituelle pour des raisons de sécurité. Il devrait appartenir aux autorités chargées de l'instruction des dossiers des contrevenants d'apprécier, le cas échéant, la pertinence des raisons invoquées pour justifier le dépassement des limites admissibles.

6) Gestion des données relatives aux infractions

L'ACNAW recommande que la liste et les circonstances des infractions constatées soient également adressées, pour information, à l'Autorité indépendante par le fonctionnaire chargé de la surveillance (article 2, § 3). Enfin, l'article 7 devrait mentionner les données statistiques relatives au suivi des infractions constatées.

7) Éléments de procédure

a) L'article 1^{er} du projet d'arrêté du Gouvernement wallon désigne les fonctionnaires chargés de la constatation des infractions. Il semble que ce choix n'offre pas des garanties d'indépendance suffisantes dans la mesure où c'est aux mêmes fonctionnaires qu'il appartient notamment d'autoriser ou non les mouvements d'aéronefs en dehors des heures d'ouvertures de l'aéroport.

b) Le projet d'arrêté confère au Directeur général de la Direction générale des Transports du MET le pouvoir de décider d'infliger une sanction en cas d'infraction, mais ne lui impose pas de le faire.

Il s'agit sans doute d'une expression du pouvoir d'appréciation dont jouit en principe toute autorité administrative en dehors des cas où sa compétence est liée.

Il reste que le projet d'arrêté du Gouvernement wallon ne contient aucune disposition permettant de pallier l'éventuelle inertie du directeur général alors même que le cas dont il serait saisi justifierait d'infliger une sanction.

c) L'article 5 de l'avant-projet dispose en son § 1^{er}, alinéa 2 que « *Le Ministre est tenu de rendre sa décision dans un délai de 60 jours à dater de la réception du recours ou, le cas échéant, à dater de l'audition visée à l'article 4* ». Au vu des termes de cette disposition – « le Ministre est tenu » -, le délai de 60 jours paraît devoir être considéré comme un délai de rigueur. Toutefois, aucune conséquence ne s'attache au dépassement du délai : le silence du Ministre ne pourrait donc être interprété ni comme une décision implicite de rejet du recours ni comme une décision implicite d'accueil du recours.

8) Période d'observation

La mise en place d'une politique de "sanctions" nous semble devoir s'appuyer sur une période d'observation suffisamment représentative au cours de laquelle divers scénarii (constat des infractions et calcul de l'amende) pourraient être testés afin de permettre l'adoption de dispositions réalistes.

III. Conclusions

A la lumière de ce qui précède, l'Autorité indépendante estime que le projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne, devrait faire l'objet d'un nouvel examen.

5.2. Avis de l'ACNAW n° GW/2003/1 rendu le jeudi 30 octobre 2003 et relatif à l'avant-projet de décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973

Lors de sa séance du 24 juillet 2003, le Gouvernement wallon a adopté en première lecture l'avant-projet de décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

L'Autorité a été saisie le 15 septembre 2003 d'une demande d'avis relative à cet avant-projet par le Ministre ayant l'Équipement et l'Exploitation des aéroports dans ses attributions.

L'Autorité a examiné le décret en projet tant sous l'angle technique que sous l'angle juridique. Les résultats de cet examen sont exposés ci-dessous.

I. Contexte

L'objectif du Gouvernement wallon en adoptant ce projet de décret est de prendre de nouvelles dispositions visant à se conformer à l'arrêt de la Cour d'Arbitrage du 30 avril 2003 qui a annulé partiellement l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit telle que modifiée par les décrets du 01 avril 1999, du 08 juin 2001 et du 25 octobre 2001 en ce qu'il envisageait une distinction entre les zones A et B du Plan d'Exposition au Bruit.

Le projet de décret définit les notions de « plan de développement à long terme » et de « plan de développement projeté à dix ans ». L'indicateur de bruit utilisé pour définir les zones de ces plans n'est plus le L_{dn} , mais le L_{den} , ce dernier étant adopté dans la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Des dispositions spécifiques sont proposées pour les aéroports de Liège et Charleroi Bruxelles-Sud.

II. Avis de l'Autorité

1) Aspects techniques

L'ACNAW émet les remarques qui suivent.

a) Choix du L_{den}

Le L_{den} est, comme le L_{dn} , un indicateur de bruit dit « intégré », c'est-à-dire qu'il intègre la gêne sonore sur une période d'observation suffisamment longue que pour être jugée représentative (période annuelle). La période prise en compte pour l'émission du son est une année complète réelle tandis que pour les conditions météo, on considère une année moyenne.

Cette notion de période annuelle n'intervient pas dans la définition mentionnée au §2 du projet de décret, qu'il conviendrait donc de compléter (à l'image de ce qui est proposé dans l'annexe 1 de la directive européenne).

Le choix des indicateurs de bruit intégrés dans la planification acoustique est largement admis aujourd'hui. En particulier, l'indicateur L_{den} est adopté dans la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002. Ces éléments justifient donc son usage pour les aéroports situés en région wallonne.

L'ACNAW attire cependant l'attention du Gouvernement sur la nouveauté de cet indicateur et sur le manque de références permettant, notamment, de définir les limites de zones d'exposition au bruit. En effet, celles-ci ont été définies dans le P.E.B précédent par des valeurs de l'indicateur L_{dn} , elles-mêmes résultant d'études scientifiques relatives aux nuisances sonores aéroportuaires. La reconduction pure et simple des valeurs limites L_{dn} en valeurs limites L_{den} peut poser un problème de fond.

Si l'aéroport est principalement utilisé entre 23h00 et 7h00, ou entre 7h00 et 19h00, les valeurs des deux indicateurs ne sont pas fondamentalement différentes. Il en va de même lorsque le trafic aérien est réparti de manière uniforme sur une journée. Par contre, les vols entre 19h00 et 23h00 étant comptabilisés différemment dans les deux indices, des écarts significatifs pourraient apparaître si la répartition des vols affectait principalement cette tranche horaire. La situation pourrait se présenter à l'aéroport de Charleroi.

En conclusion : au vu de ces éléments, et en l'absence d'études scientifiques spécifiquement liées au L_{den} , l'ACNAW considère que la reconduction des limites en L_{dn} rencontrées dans la littérature est raisonnable. Elle signale néanmoins qu'une concentration anormalement élevée des vols dans la tranche horaire 19-23h pourrait infirmer cette conclusion.

b) Définition du « plan de développement à long terme » (P.D.L.T.) et du « P.E.B. projeté à dix ans »

L'ACNAW soutient la notion de P.D.L.T., comme élément de stabilité de la planification territoriale autour des aéroports. Non seulement, ce plan constitue un engagement à long terme du Gouvernement concernant les limites maximales que ne pourront dépasser les nuisances sonores liées aux activités de l'aéroport, mais il informe également clairement les riverains sur une possible évolution de leur situation, leur permettant ainsi de choisir en toute connaissance de cause entre achat et isolation. C'est enfin un message précis à l'attention des personnes qui désireraient s'établir dans une des zones du P.D.L.T.

Le P.E.B. projeté à dix ans est une notion intéressante, plus réaliste en terme de mesures d'accompagnement, et évolutive (révision triennale).

L'ACNAW suggère que soient clairement exposées les différences entre les deux types de plans, ainsi que les motivations du Gouvernement ayant mené à leur création, cela de manière à éviter dans l'esprit du lecteur une confusion qui ne peut être que préjudiciable.

L'ACNAW se demande en outre pourquoi les limites de zones sont différentes dans les deux plans de développement. Elle suggère d'adopter, par souci de

conformité et (encore une fois) de lisibilité, des valeurs limites identiques dans les deux cas.

Le projet de décret ne spécifie pas les procédures d'évaluation des limites de zones. Comme il s'agit d'estimations à long terme, il conviendrait de préciser que celles-ci doivent s'obtenir par simulation, à l'aide d'un logiciel adéquat. Dans ces simulations, l'ACNAW attire l'attention sur l'importance des hypothèses de flottes décrites dans les scénarios des différents plans. Celles-ci ont en effet un impact significatif sur le tracé des zones. Les flottes devraient être donc être estimées avec soin et, par souci d'information, publiées avec le tracé des zones.

Dans le même ordre d'idée, il importerait de définir de manière plus précise les modalités de la révision triennale du P.E.B. L'ACNAW recommande que les hypothèses de compositions des flottes utilisées dans les simulations soient revues périodiquement, en fonction notamment d'analyses sur le terrain et de l'avis d'experts quant aux prévisions de l'évolution du trafic aérien à court terme. L'Autorité souhaite enfin être informée des conclusions de chaque révision triennale.

c) Valeurs limites des zones dans le P.D.L.T. et le « P.E.B. projeté à dix ans »

Les valeurs limites de $L_{dn}=66$ dB(A), 61dB(A) et 56 dB(A) sont clairement inspirées de l'article scientifique de Bradley (*Determining acceptable limits for aviation noise, Proceedings of Internoise 96, 2541-2546*).

Cet article semble faire autorité aujourd'hui. Il dresse l'état de l'art concernant l'impact des nuisances sonores aéroportuaires, et n'a pas été fondamentalement contredit depuis sa parution en 1996.

La reconduction pure et simple de ces valeurs en L_{den} n'est plus discutée ici (cfr. point 1). L'ACNAW s'attache ci-dessous à analyser la pertinence du choix de ces valeurs en tant que limites de zones.

Différentes interprétations des conclusions de Bradley peuvent parfois prêter à confusion. Les limites de la gêne acoustique inévitablement variables d'un individu à l'autre, la difficulté de mettre sur pied et d'interpréter des études médicales à large échelle, les hypothèses d'isolation acoustique des habitations et les conversions entre indicateurs de bruit différents sont responsables d'une marge d'incertitude autour des valeurs seuils proposées dans l'article.

Bradley constate qu'en dessous de $L_{dn}=56$ dB(A), il n'y a pas de preuve significative d'effets négatifs liés aux bruits d'avions. A partir de $L_{dn}=61$ dB(A), tous les effets négatifs sont établis et augmentent avec le niveau de bruit.

Une isolation acoustique supplémentaire est recommandée. Au-dessus de $L_{dn}=66$ dB(A), ces effets sont « très significatifs », selon l'auteur : le développement résidentiel devrait être stoppé.

D'un point de vue scientifique, une marge d'incertitude autour de ces valeurs serait justifiable. Néanmoins, d'un point de vue normatif et réglementaire, la marge d'incertitude est difficilement envisageable. Les limites de zone seront donc fixées sans ambiguïté, et le choix des valeurs proposées par Bradley est jugé acceptable.

Reste le problème de la valeur limite $L_{dn}=70$ dB(A), qui ne figure pas dans l'article de Bradley. Dans son avis rendu pour l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud (avis n° GW/2002/1 rendu le 24 juillet 2002), l'ACNAW a déjà alerté les pouvoirs publics sur le danger qu'il pouvait y avoir à laisser des personnes résider en zone A, où l'indicateur de bruit dépasse 70 dB(A) en L_{dn} .

Cette position est notamment justifiée par les difficultés d'isoler valablement les pièces d'habitation dans cette zone et par l'augmentation des effets médicaux, notamment d'ordre cardio-vasculaire.

Signalons également que, selon l'étude de Bradley, les atteintes auditives peuvent survenir dès $L_{dn}=72$ dB(A).

L'ACNAW considère donc qu'il doit exister une zone jugée « non habitable », notion qui n'apparaît pas explicitement dans le projet de décret. La valeur limite en L_{dn} ou L_{den} correspondant à cette zone « non habitable » demanderait certainement une étude plus approfondie des aspects techniques et médicaux, mais également juridiques si l'on s'en réfère à l'arrêt de la Cour d'arbitrage (voir volet juridique - point a).

La définition de la zone « non habitable » devrait être en outre complétée par des impositions en matière de niveaux de crête L_{max} . En effet, les perturbations du sommeil et d'autres activités humaines telle la conversation sont liées à l'apparition d'événements sonores d'intensité élevée plutôt qu'à un niveau de bruit intégré dans le temps. L'association de critères en L_{max} pourrait d'ailleurs s'étendre aux autres zones jugées habitables, ceci en relation avec les mesures d'accompagnement préconisées dans ces zones.

L'ACNAW attire enfin l'attention du Gouvernement sur le danger qu'il y a d'autoriser le repeuplement de zones jugées antérieurement inhabitables. Aux arguments liés à la santé des populations riveraines viennent se greffer des raisons juridiques, la responsabilité de la Région wallonne se trouvant engagée (voir volet juridique - point c).

d) Hypothèses de flottes menant à la définition des scénarios « à long terme » et « à dix ans »

L'ACNAW attire particulièrement l'attention sur l'importance des hypothèses retenues en terme de composition de flotte, de nombre de mouvements et de répartition de ces mouvements, en particulier dans les tranches "soirée" et "nuit". Ces trois éléments ont un impact appréciable sur le quota de bruit global de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud lequel est strictement contingenté.

L'examen des hypothèses de flottes retenues pour les PEB 2013 et 2020 de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud révèle que celles-ci dépassent les quotas de bruit globaux tels qu'actuellement fixés par le Gouvernement wallon.

Ce constat est fait en ne tenant compte que des mouvements effectués entre 06 et 07h00.

e) Description des instruments de mesures et des procédures de mesures, réseaux de sonomètres

La description des mesures acoustiques à l'Art. 1^{er} bis, §4 mériterait d'être précisée. Elle devrait faire l'objet d'un paragraphe lui étant uniquement dédié.

En introduction à ce nouveau paragraphe, l'ACNAW recommande de mentionner tout d'abord la finalité de ces mesures, à savoir :

- la surveillance de l'évolution du P.E.B., à partir de mesures réalisées par des sonomètres fixes et mobiles ;
- les conditions d'appartenance à une zone du P.E.B. (principe d'égalité), telles que motivées au point 10°.

Il importerait ensuite de définir ce que l'on entend par « chaîne de mesures sonométriques », et de bien marquer la différence avec le « réseau de sonomètres ». Ce réseau n'est pas mentionné dans le projet de décret. L'ACNAW suggère d'en acter la nécessité, ainsi que de préciser les modalités devant conduire à un positionnement efficace des sonomètres fixes. L'ACNAW suggère en outre d'acter la présence de sonomètres mobiles dans le réseau.

Toujours dans cette description des mesures acoustiques, la période permettant l'évaluation du L_{den} pose encore un problème d'interprétation. En effet, le point 4° mentionne une période de 14 jours consécutifs. Dès lors, que signifie au point 8° le dépassement « au moins quatre fois » ? Au moins quatre mesures de 14 jours ?

De même, au point 7°, la définition et la nécessité du « calcul intégrant l'anticipation des mouvements présumés d'avions » n'apparaissent pas clairement.

Les considérations précédentes sont importantes, car la description des mesures acoustiques doit être, à notre sens, suffisamment claire et précise pour éviter autant que possible le risque de contestation lors d'une application du principe d'appartenance à une zone. La couverture du réseau de sonomètres fixes est forcément incomplète, mais les relevés qui y sont effectués sur de longues périodes conduisent à de bonnes évaluations du L_{den} . A l'opposé, un sonomètre mobile permet d'évaluer la gêne à l'endroit précis de l'habitation visée, mais il est impensable de l'immobiliser suffisamment longtemps pour atteindre des valeurs indiscutables du L_{den} . Une procédure intégrant les mesures fournies par les deux types de sonomètres devrait être envisagée.

f) Prise en compte des niveaux maxima L_{\max}

Le projet de décret introduit la notion de « courbes de bruit exprimées en L_{\max} », dans le but de délimiter de nouvelles zones où s'appliquent les mesures d'accompagnement (isolation ou rachat, degré d'isolation).

L'ACNAW considère qu'introduire un troisième réseau de courbes limites, constitué ici des courbes $L_{\max} = 87\text{dB(A)}$ et $L_{\max} = 93\text{dB(A)}$, ne fait qu'augmenter le degré de confusion du texte.

L'ACNAW suggère de revenir au système adopté dans le P.E.B. précédent, à savoir la fixation d'un niveau maximum dans les zones jugées « habitables » (niveau évalué au sol), tout dépassement conduisant à une procédure de sanction.

De plus, l'ACNAW recommande que les dépassements de ces valeurs L_{\max} soient à tout le moins limités, en nombre et en intensité. L'Art. 1^{er} bis §7 va dans le sens de cette recommandation puisqu'aucun dépassement n'y est envisagé, au contraire du §6 qui devrait être modifié en conséquence.

Enfin, l'ACNAW considère que les niveaux maxima mentionnés au §7 devraient être fixés sur toute l'étendue de la zone, et pas seulement au droit des sonomètres fixes. A ce propos, les sonomètres mobiles peuvent être utilisés pour contrôler le respect de ces mesures en des endroits non couverts par le réseau de sonomètres fixes.

g) Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement sont définies dans le projet de décret par rapport au P.E.B. projeté à dix ans.

L'ACNAW recommande que soit définie dans ce P.E.B. projeté à dix ans une zone jugée « non habitable », dans laquelle la seule mesure d'accompagnement soit le rachat :

- soit parce que la valeur de l'indicateur L_{den} y est égale ou supérieure à un seuil qui doit être spécifié : cfr. point 3 ci-avant ;
- soit parce que le niveau L_{\max} peut y être excessif, ce qui empêche concrètement de garantir des crêtes de bruit ne dépassant pas 45 dB(A) dans les pièces de nuit et 55 dB(A) dans les pièces de jour ;
- soit parce que les deux conditions précédentes sont réunies.

Dans les zones « habitables », le Gouvernement devrait mettre tout en œuvre pour éviter les dépassements des niveaux L_{\max} .

L'ACNAW attire cependant l'attention sur le caractère évolutif du P.E.B. projeté à dix ans. En effet, en cas d'extension de la zone « non habitable » après

révision triennale, une maison qui aurait été isolée pourrait être déclarée « inhabitable ». Les travaux d'isolation auront ainsi été inutilement effectués.

Ce caractère évolutif se retrouve également dans les mesures d'isolation proposées par le projet de décret, à l'Art. 1^{er} bis §6.

Une manière d'atténuer les effets du caractère évolutif serait de déterminer le degré d'isolation à partir du P.D.L.T., et notamment des seuils de bruit fixés dans l'Art. 1^{er} bis §7.

2) Aspects juridiques

Sans préjudice des remarques formulées par le Conseil d'Etat sur l'avant-projet de décret, spécialement en ce qui concerne les questions relatives aux diverses habilitations que le texte en projet donne au Gouvernement, l'ACNAW formule les remarques suivantes.

a) Prise en compte de l'arrêt de la Cour d'Arbitrage du 30 avril 2003

Le recours devant la Cour d'Arbitrage a abouti à l'annulation de deux propositions de l'article 1^{er} bis susmentionné qui visaient la définition de la zone B et le principe d'assimilation qui permettait qu'un immeuble soit réputé compris dans la zone B.

L'annulation est fondée sur la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, combinée avec l'article 22 de celle-ci.

La Cour a en effet estimé que la classification en zones A et B, en ce qu'elle était fondée sur une distinction entre une zone où l'indicateur L_{dn} est égal ou supérieur à 70 dB(A) et une zone où l'indicateur L_{dn} est supérieur à 65 dB(A), n'était pas raisonnablement justifiée, la situation des habitants de ces deux zones n'étant pas essentiellement différente quant au degré de nuisances sonores et qu'il existait par conséquent une discrimination entre eux.

Elle considère en outre que rien dans les différents rapports d'experts ne permettait de conclure que le respect de la vie privée n'était pas atteint de manière exorbitante lorsque l'on doit subir des nuisances sonores se situant entre 65 et 70 dB(A) dans la mesure où pour éviter l'exposition de leur santé, les riverains situés en zone B devraient vivre dans leurs habitations portes et fenêtres fermées.

En prévoyant une identité de régime d'indemnisation en zones A' et B', on peut supposer que le législateur décrétole a entendu répondre à la décision de la Cour d'Arbitrage. Mais on peut s'interroger dès lors sur la nécessité de maintenir une telle distinction puisque les deux zones seront soumises à un même régime, qui plus est sur base du seuil de 70 dB(A) pourtant critiqué par la Cour.

En tout état de cause, il convient d'éviter l'introduction subséquente d'une différenciation entre ces zones, et partant, une possible violation de l'autorité de chose jugée attachée à l'arrêt du 30 avril 2003, ce que ne manquerait pas de sanctionner le Conseil d'Etat.

En outre, en instaurant le libre choix entre rachat et insonorisation en zones A' et B', le Gouvernement ne répond pas adéquatement aux critiques de la Cour car il fait fi de sa conclusion selon laquelle au-delà de 65 dB(A), l'insonorisation ne protégera efficacement la santé des riverains qu'à la condition qu'ils vivent cloîtrés chez eux.

Il nous semble par conséquent qu'en ce qui concerne les zones A' et B', seule la mesure de rachat peut trouver grâce aux yeux de la Cour d'Arbitrage.

b) Ambiguïté entre PEB et PDLT

La philosophie qui semble se dégager du décret en projet est que les seules incidences du PDLT sur les riverains concerneront l'existence de mesures préventives (mesures urbanistiques) d'une part, et le bénéfice indirect des seuils de bruit imposés aux aéronefs d'autre part.

Par contre, les mesures d'accompagnement paraissent réservées à l'application du PEB.

Toutefois, le texte de l'avant-projet ne traduit pas cette idée dès lors que le paragraphe 4 de l'article 1^{er} bis qui reprend la liste des mesures qui peuvent être prises par le Gouvernement wallon renvoie tant au PDLT qu'au PEB.

Nous croyons que le décret devrait clairement distinguer les mesures d'accompagnement des mesures urbanistiques ainsi que les zones auxquelles elles s'appliquent (zones A', B', C' D' pour les premières; zones A, B, C, D pour les secondes).

Le maintien du texte original ne permettrait pas de justifier l'instauration de deux plans.

c) Responsabilité de la Région wallonne

On considère ici que se pose le risque d'une mise en cause de la responsabilité du Gouvernement ou de la Région pour avoir laissé vivre des riverains dans un environnement et des logements considérés comme dangereux pour leur santé.

A cet égard, on rappellera que l'article 23 de la Constitution consacre le droit à un environnement sain et fait peser sur les pouvoirs publics l'obligation d'assurer l'effectivité de ce droit et de veiller à ce que les logements respectent des critères minimaux de salubrité et que leur occupation ne puisse mettre en péril la santé ou la sécurité de leurs habitants.

La Cour d'Arbitrage quant à elle se réfère à l'article 22 de la Constitution garantissant le droit au respect de la vie privée et familiale des individus,

expression de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme sur lequel la Cour européenne des droits de l'homme fonde sa jurisprudence en matière de nuisances sonores aéroportuaires (voir arrêt Hatton du 02 octobre 2001).

Les juridictions belges vont dans le même sens : par un arrêt du 09 février 2001, le Tribunal de première instance de Liège a conclu à la responsabilité pour faute de la Région wallonne et à la violation de la CEDH eu égard au fait que la Région n'aurait pas suffisamment veillé à la protection de ses habitants contre le bruit des avions.

Cette question de responsabilité pourrait se poser plus particulièrement en relation avec les deux points suivants :

- les mesures d'insonorisation ont été introduites à côté de l'option du rachat en zone A', alors que le devoir de précaution et la responsabilité de la Région wallonne commanderaient que seule la mesure de rachat soit non seulement prévue, mais imposée aux riverains;
- le Gouvernement a clairement exprimé la volonté de repeupler certaines zones qui ont été considérées comme inhabitables ou pourraient l'être à l'avenir.

d) Possibilité de discrimination dans le temps

Le Gouvernement affirme implicitement dans sa note qu'une mesure d'insonorisation ne saurait être envisagée dans le cas des habitations soumises à un niveau sonore supérieur à 70 dB(A) puisqu'il décrète non affectée à l'habitat la zone au sein de laquelle il est d'ores et déjà acquis que les habitations sont soumises au niveau sonore précité. Ainsi, la note au Gouvernement envisage la création d'une zone dénommée "Zone A1" dans laquelle seule la mesure radicale du rachat pourra être adoptée.

Telle que décrite dans la note au Gouvernement, la zone A1 n'est pas destinée à voir son périmètre modifié en fonction du développement futur de l'aéroport, alors pourtant que ce développement aura pour conséquence que de plus en plus de riverains situés en zone A' seront soumis à ce degré de nuisances. Par conséquent, à terme, des riverains subissant les mêmes nuisances que ceux situés en A1 auront un régime différent.

e) Recommandations de l'OMS

Par ailleurs, le Gouvernement a indiqué avoir fixé les objectifs en matière d'insonorisation en fonction des recommandations de l'OMS, qui indiquent que devraient être évitées des émissions de bruit qui provoqueraient, dans les chambres à coucher, des niveaux supérieurs à 45 dB(A) L_{max} .

On remarquera cependant que le Gouvernement reconnaît explicitement ne pas pouvoir toujours atteindre ces objectifs et se limite par conséquent, dans certains

cas, à promettre un certain niveau d'affaiblissement du bruit sans garantir pour autant que les limites fixées par l'OMS ne seront pas dépassées.

Or, dans son arrêt du 10 juin 2003, la Cour d'appel de Bruxelles a déclaré que les normes de l'OMS devaient être respectées [Bruxelles (réf), 10 juin 2003, A.R., n° 2003/KR/44 (inédit)].

III. Conclusions

1. L'ACNAW tient à souligner l'impression de complexité que lui a laissé la lecture du projet de décret. L'Autorité suggère que l'organisation de ce document soit révisée, de manière à le rendre plus lisible.
2. Des dispositions introductives, ou à tout le moins l'exposé des motifs et les commentaires des articles, devraient contenir, outre la définition des plans de développement et les motivations ayant conduit à leur création, la définition des indicateurs de bruit. L'ACNAW recommande qu'un soin tout particulier soit accordé à la formulation mathématique de ces indicateurs.
3. Quant au fond, l'Autorité estime qu'il est impératif de revoir l'ensemble des mécanismes mis en place par le texte en projet à la lumière des éléments développés ci-dessus.

5.3. Synthèse de l'entrevue avec le Ministre Serge Kubla

Insertion de l'ACNAW dans la problématique aéroportuaire en Région wallonne

L'Autorité expose au Ministre qu'après la période nécessaire à sa mise en place et à son information, elle souhaite agir comme un partenaire à part entière du système aéroportuaire wallon. En conséquence, elle désire être désormais impliquée dans le processus de préparation de toute nouvelle réglementation en matière de politique environnementale aéroportuaire. Le Ministre n'a pas d'objection sur ce point. Il souhaite simplement que la consultation systématique de l'ACNAW ne ralentisse pas la procédure devant le Conseil d'Etat.

Après un échange de vue entre l'Autorité et le Ministre relatif au règlement de procédure de l'ACNAW, le Ministre propose que le règlement lui soit adressé en vue de son approbation par le Gouvernement wallon.

L'ACNAW annonce au Ministre le renforcement de sa réactivité et de sa capacité d'action par la tenue d'un bureau hebdomadaire. Elle réitère son souhait de disposer à tout moment de l'ensemble des informations nécessaires à ses missions.

Le Ministre a également profité de cette rencontre pour préciser sa position et ses motivations quant au nouveau PEB et au projet d'arrêté "sanctions".

Le Ministre signale à l'Autorité qu'il est très intéressé de rencontrer l'ACNUSA à Paris, ce qu'il n'a pas encore pu faire jusqu'à présent, et de visiter la Maison de l'Environnement à Roissy.

Une visite conjointe serait l'occasion pour l'ACNAW d'avoir avec l'ACNUSA, après une première année d'activités, un échange sur la façon de gérer leurs différentes missions et d'envisager comment le problème des sanctions est abordé en France.

L'ACNAW informe le Ministre de l'état d'avancement de la procédure du recrutement d'un attaché permanent. L'ACNAW ne disposant pas de la personnalité juridique, le contrat de cet attaché devra être pris en charge par la Région wallonne.

5.4. Séance de travail avec l'ACNUSA à Paris, le 07 novembre 2003

Délégation : Mr le Ministre Serge Kubla, Mr L. Vuylsteke, Mme D. Depauw et les membres de l'ACNAW, son Secrétaire, Mr Ch. Bodart et Mme M. Brahy du MET.

Objet de la réunion : présentation par le Président de l'ACNUSA de la politique environnementale aéroportuaire française.

En France, aucune nouvelle construction d'habitation individuelle n'est autorisée en zone A.

Tous les PEB seront revus d'ici 2005 pour prendre en compte les problèmes liés à l'aménagement du territoire. Le but sous-jacent est de mettre un frein à l'accroissement de population dans des zones qui ne sont pas propices à l'habitation.

Pour atteindre l'objectif de maximum 45 dB(A) en niveau de crête dans les habitations, l'ACNUSA avait proposé de sanctionner tout aéronef qui, à 4 km du seuil de piste, dépasserait les 85 dB(A), l'objectif étant que les habitants puissent réellement dormir.

Le Gouvernement français n'a pas suivi cette proposition. Il a préféré poursuivre ses efforts pour supprimer les avions les plus bruyants la nuit.

La volonté unanime vise à une amélioration du dispositif d'aide aux riverains et plus particulièrement en matière d'insonorisation.

En France, jusqu'à ce jour, la demande d'insonorisation était introduite par l'habitant lui-même et adressée à l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), service public qui gérait le dossier. Depuis peu, ce sont les aéroports qui sont responsabilisés dans le processus d'insonorisation; ils sont en effet directement intéressés à ce que le système fonctionne parfaitement.

A cet égard, la tendance est d'évoluer vers des insonorisations par quartier plutôt qu'au coup par coup, ce qui permet des économies d'échelle et favorise le contrôle. La mise en œuvre des mesures d'isolation est financée via le prélèvement d'une taxe supplémentaire de 3 € par passager.

En France, les riverains introduisent peu de recours à l'encontre de la législation.

Quant à l'effet du bruit sur la santé, il est indiqué qu'à la connaissance de l'ACNUSA, aucune personne n'est encore décédée des suites de l'exposition au bruit des avions. Il est toutefois démontré que le bruit est un accélérateur du stress et un facteur d'aggravation de pathologies existantes. Une étude prospective de longue durée au niveau européen serait nécessaire.

L'ACNUSA dispose du pouvoir de sanction. Elle tranche sur base d'une proposition qui lui est faite par une Commission composée de représentants de compagnies aériennes, de l'Etat et d'associations de riverains.

La sanction est appréciée au cas par cas et il n'existe pas de grille tarifaire établie. A titre informatif, les amendes en cas d'atterrissage en dehors des heures légales ou en cas de déviation des trajectoires peuvent atteindre jusqu'à 12.000 € pour une personne morale et 5.000 € pour une personne physique. Le Ministre des Transports peut cependant accorder des dérogations.

En matière de sanction, la plupart des pays européens travaillent à peu près de la même manière. Toutefois, si dans la plupart des pays on se base sur la certification théorique, la France, tout comme la Wallonie, considère plutôt les mesures réelles. L'aéroport de Chicago dispose du plan d'insonorisation le plus élaboré, également financé par une taxe à charge des passagers.

L'ACNUSA n'exerce pas elle-même le contrôle, lequel est laissé pour partie à la Direction Générale de l'Aviation Civile et pour partie aux aéroports eux-mêmes. En revanche, elle vérifie sur le terrain la manière dont les contrôles sont exécutés par ces différents organismes.

En ce qui concerne, par exemple, l'aéroport de Beauvais où Ryanair opère certaines de ses lignes, cette compagnie a été sanctionnée à plusieurs reprises pour arrivées tardives et les riverains ont été satisfaits de savoir que les limites ne peuvent être dépassées impunément.

Une étude sur la population survolée par les aéronefs au départ et à l'arrivée des aéroports de Paris est remise aux participants. Ses conclusions indiquent que 500.000 habitants sont survolés par des avions à moins de 2.000 mètres. La capacité maximale de l'aéroport de Roissy est encore loin d'être atteinte et les riverains supportent de moins en moins les mouvements supplémentaires.

5.5. Résumé de l'audition de Monsieur Luc Vuylsteke, Président de la SOWAER

Le Président commence par rappeler les missions confiées à la SOWAER en s'efforçant de dresser un premier bilan des actions en cours.

La mission de base de la SOWAER est relative à la mise à disposition d'infrastructures aéroportuaires. La clôture du premier exercice social s'est accompagnée de la définition d'un programme de développement des infrastructures actuelles. Ce programme de développement a été présenté au Gouvernement et des études d'incidence ont été lancées tant à Liège qu'à Charleroi. Celles-ci nécessiteront l'organisation de consultations publiques et impliqueront inévitablement un suivi environnemental sur les problématiques de bruit, de la qualité de l'air, de la faune, de la flore et du traitement des eaux.

La SOWAER est également chargée, par arrêté de délégation du Gouvernement, du suivi des mesures d'accompagnement en matière d'environnement aéroportuaire. Au cours de cet exercice, la SOWAER a donc mis en place en son sein une cellule environnementale. Elle a également repris sous sa tutelle les cellules Serinfo dont le rôle est essentiellement axé sur l'information des riverains. Les informations communiquées à ceux-ci portent essentiellement sur la législation en vigueur ainsi que sur le contrôle et la mesure du bruit.

La SOWAER a également finalisé la mise en place du système DIAPASON qui devrait permettre, à terme, de contrôler de manière permanente le respect des trajectoires et la stabilité du PEB. Toutes les informations disponibles à propos du système DIAPASON seront mises à la disposition de l'ACNAW.

En ce qui concerne le suivi des mesures d'accompagnement, les missions de la SOWAER consistent essentiellement en l'acquisition des habitations situées en zone A et l'isolation des habitations localisées en zone B. Cette activité est menée en collaboration avec le service EDSI du MET.

Dans ce cadre, une ASBL dénommée « Qualisound » a été créée. Elle regroupe notamment les entreprises, les architectes, les acousticiens, le monde académique, les centres de recherche et les administrations régionales et fédérales.

Les objectifs de cette ASBL sont de :

- promouvoir et améliorer les capacités d'isolation et les techniques d'isolation ;
- procéder à l'agrégation des entrepreneurs ;
- mettre au point des programmes de formation pour les entreprises.

En matière d'isolation en zone B, la Région a imposé l'obligation de respecter un maximum de 45 dB(A) sur l'oreiller. Le L_{Amax} admis en zone B étant de 87 dB(A), il convient donc d'obtenir une isolation de 42 dB(A).

Le Président de la SOWAER commente alors certaines statistiques reprises dans le rapport environnemental de celle-ci et fait part des premières constatations relevées sur le terrain :

- en matière d'isolation : les dossiers avancent très lentement ;
- le plafond d'intervention de 15.000 € est souvent dépassé. Une procédure plus rapide et plus souple est à l'étude;
- à l'heure actuelle, le nombre de riverains demandant une intervention diminue mais les montants de base sont plus importants.

Diverses questions sont alors posées par les Membres de l'ACNAW :

- ❖ Plaintes des riverains :
Les plaintes des riverains s'expriment surtout à l'encontre des procédures de vol et des trajectoires.
- ❖ Procédure de rachat au 31 décembre 2002 :
Zone A de l'aéroport de Liège-Bierset
1.412 immeubles concernés, 829 dossiers rentrés en procédure; 572 actes de vente signés.
On constate un flux de demandes de rachat en régression.
Zone A de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud
250 immeubles concernés, 18 dossiers rentrés en procédure.
- ❖ Arrêt de la Cour d'Arbitrage et ses conséquences :
Suite à l'arrêt de la Cour d'Arbitrage, le Ministre en charge des aéroports a présenté au Gouvernement wallon une note analysant l'arrêt et évoquant un certain nombre de pistes susceptibles de débloquent la situation.
Ces pistes ont été initiées par des rencontres avec les associations de riverains et leurs avocats. Les demandes qui en ont résulté sont toutefois contradictoires.
Il semblerait qu'une manière de répondre aux critiques de la Cour d'Arbitrage consisterait à donner aux riverains situés en zone B la possibilité de revendre leur immeuble.
Pour le Président de la SOWAER, sur l'ensemble de la zone A et de la zone B, il conviendrait toutefois d'autoriser les habitants qui le souhaitent à rester dans leur quartier (Quartiers du Jupsin et de « Sur Les Bois »).
Le Président de la SOWAER expose les grandes lignes de force du projet qui pourrait être présenté par le Gouvernement et informe l'ACNAW que son avis sera sollicité sur le projet amendé.
- ❖ Dossier « sonomètres » : état d'avancement :
Les sonomètres sont commandés et leur étalonnage se fait à Strasbourg.
Chaque aéroport disposera d'un réseau de 16 sonomètres fixes et de 3 sonomètres mobiles.
Il est prévu de les installer au rythme de 2 par mois et par aéroport.
Le Président de la SOWAER confirme que l'ACNAW sera consultée sur le projet d'arrêté précisant les emplacements des sonomètres.
- ❖ Groupe de pilotage :
Le groupe de pilotage s'est réuni 4 fois durant l'année 2003 et a notamment pu élaborer un accord avec Belgocontrol à propos des procédures.

Corollairement, l'ACNAW est informée que l'accord avec la Défense Nationale pour l'aéroport de Liège-Bierset est finalisé et que les procédures seront respectées tant par les militaires que par les civils et ce, de jour comme de nuit.
 Cette procédure devrait, en principe, s'appliquer dès le 15 juin 2003.

❖ Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud : vols de nuit :

Suite à l'interpellation de l'ACNAW sur le problème des vols de nuit à Charleroi, le Ministre a demandé un rapport circonstancié.

Selon la SOWAER, les négociations avec RYANAIR et la direction de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ont déjà abouti à une nette amélioration de la situation. Il a été notamment convenu qu'aucun décollage de B747-200 ne se ferait après 22h00 et que tout avion en retard devait être dérouté.

Ces principes sont aujourd'hui bien respectés, sauf pour ce qui concerne l'avion basé à Charleroi, pour lequel le problème n'est pas encore résolu.

Pour ce qui concerne les vols programmés entre 22-23h et 06-07h, l'ACNAW rappelle qu'ils sont contraires au principe des vols exceptionnels tels que définis dans le décret du 08 juin 2001.

Le Président de la SOWAER signale que le décret pourrait fixer le quota de bruit individuel par avion pour écarter de Charleroi les avions les plus bruyants.

❖ Echanges d'information SOWAER - ACNAW :

En conclusion de l'entretien, il est convenu que :

- l'ACNAW recevra systématiquement (une fois par mois) le volet environnemental du rapport du Conseil d'Administration de la SOWAER ;
- l'ACNAW disposera d'un accès direct au réseau d'information du système DIAPASON ;
- un listing complet d'informations à recevoir ou à échanger entre l'ACNAW et la SOWAER sera établi.

5.6. **Audition du Comité d'Opposition aux Désagréments (COD) - Association de riverains de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud**

Organisée à l'invitation de l'ACNAW, cette audition avait pour objectif de connaître les préoccupations et les attentes de cette association, plus particulièrement par rapport à l'Autorité indépendante, ceci bien évidemment dans les limites des compétences qui lui ont été attribuées par le Parlement wallon.

Le COD est une association de fait regroupant principalement des habitants de Pont-à-Celles et de Courcelles. Il compte environ 10.000 sympathisants, 2.000 membres, dont une vingtaine sont très actifs.

A la fin des années 90, ce comité d'opposition aux décharges s'était créé pour s'opposer au plan des CET (Centres d'enfouissement technique). Tout naturellement, le COD s'est intéressé de très près aux nuisances aéroportuaires et plus particulièrement à celles provoquées par les vols d'entraînement.

Les membres habitent, pour la plupart, en dehors des couloirs de décollage et d'atterrissage "réglementaires" de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud et leur action à l'encontre de l'aéroport s'est surtout focalisée sur une opposition aux vols d'entraînement lesquels, de par leur répétitivité et leurs opérations en dehors des couloirs "classiques" d'envol, devenaient de plus en plus pénibles pour les populations riveraines.

Les vols d'entraînement ont fortement diminué et le COD est à présent quelque peu en retrait par rapport aux revendications de riverains qui sont plus directement concernés par les nuisances de l'aéroport. Il a néanmoins décidé de continuer à suivre de très près le dossier du développement potentiel de l'aéroport qui pourrait constituer un véritable désastre à leurs yeux.

Le comité a constitué en son sein différents groupes de travail couvrant plusieurs disciplines (économie, santé publique...) avec la volonté de travailler comme un véritable bureau d'études "citoyen" en veillant à toujours défendre dans ces dossiers un point de vue aussi objectif que possible.

Les principaux problèmes que le COD déclare rencontrer sont les suivants :

1. absence de véritable interlocuteur dans le secteur aéroportuaire wallon;
2. difficulté de dialoguer;
3. difficulté d'obtenir des informations objectives tant sur le plan environnemental que sur les plans économique, social et financier;
4. inadéquation des moyens mis en œuvre par la Région wallonne car ils ne répondent pas réellement aux besoins des riverains faute de véritable concertation;
5. relogement inadmissible de certaines personnes, souvent les plus défavorisées, dans des zones considérées comme inhabitables.

Sont cités à titre d'exemples :

- inertie des comités de concertation pour l'Environnement;
- absence de stratégie à long terme clairement définie pour l'aéroport;
- infractions répétées aux restrictions d'exploitation;
- mesures d'accompagnement insuffisantes ou mal étudiées;
- risque de voir un quartier de Jumet se transformer en véritable ghetto avec toutes ses conséquences sociales.

Le COD émet enfin de sérieuses réserves quant à la rentabilité économique réelle de l'aéroport. Il déclare toutefois ne pas être totalement opposé à un développement raisonnable, tout en limitant les coûts, et en permettant aux riverains de jouir d'une qualité de vie correcte.

5.7. **Projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif au fonctionnement de l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne**
Règlement d'ordre intérieur
Règlement de procédure

Projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif au fonctionnement de l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne

Le Gouvernement wallon,

Vu le décret du 08 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne, notamment l'article 3 § 4 et l'article 4;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le

Sur la proposition du Ministre de l'Economie, des PME, de la Recherche et des Technologies nouvelles;

ARRÊTE :

Article 1^{er} : Le Gouvernement wallon adopte le règlement d'ordre intérieur de l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne, tel que repris en annexe I.

Article 2 : Le Gouvernement wallon adopte le règlement de procédure de l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne, tel que repris en annexe II.

Article 3 : L'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 est abrogé.

Article 4 : Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge, à l'exception de l'article 1^{er} et de l'annexe I qui entrent en vigueur le 28 mai 2002.

Article 5 : Le Ministre qui a l'Équipement et l'Exploitation des aéroports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le

Le Ministre-Président,

Jean-Claude VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Économie, des PME, de la Recherche et des Technologies nouvelles,

Serge KUBLA

Annexe I : Règlement d'ordre intérieur

Annexe II : Règlement de procédure

Règlement d'ordre intérieur

Article 1 – Siège de l'Autorité indépendante

1. Le siège de l'Autorité indépendante est à Namur.

Article 2 – Fonctionnement de l'Autorité indépendante

1. L'Autorité indépendante, sur convocation de son Président, se réunit en réunion plénière ordinaire une fois par mois, un samedi en principe et ce, au moins dix fois par an sauf circonstances exceptionnelles.
2. Lorsque les circonstances l'exigent, le Président convoque l'Autorité indépendante en réunion plénière extraordinaire dans les plus brefs délais.

3. Le Président établit l'ordre du jour des réunions plénières. Tout membre peut proposer au Président l'inscription à l'ordre du jour de toute question entrant dans les attributions de l'Autorité indépendante. La question sera introduite au moins sept jours ouvrables avant la séance.
4. Le Président peut inviter à participer aux réunions plénières de l'Autorité indépendante toute personne extérieure et ce, à titre consultatif sauf opposition de la majorité des membres, informés sept jours ouvrables au plus tard avant la réunion. Ces invités n'assistent pas aux délibérations de l'Autorité.
5. Dans les mêmes conditions, le Président peut également inviter à participer aux réunions les représentants de toute Administration.
6. L'Autorité indépendante désigne en son sein un Vice-président
7. L'Autorité indépendante délibère en assemblée plénière non publique. Il ne peut être valablement délibéré que si plus de la moitié des membres assistent à la réunion. Si après une première convocation le quorum n'est pas atteint, l'Autorité indépendante pourra valablement délibérer quelque soit le nombre de ses membres présents, lors d'une seconde réunion convoquée à cet effet avec préavis de quinze jours.
8. Les membres de l'Autorité indépendante sont tenus de garder le secret des délibérations.
9. Les décisions sont prises à la majorité des deux tiers des membres présents. Le vote à main levée est de règle. Il est constaté par le secrétaire de la séance et proclamé par le Président.
10. L'Autorité indépendante peut constituer des commissions à caractère permanent ou occasionnel dont elle détermine les tâches, missions et modalités de fonctionnement, tout comme recourir à des experts.
11. Le rapport annuel d'activités rédigé par le secrétariat est adressé, après approbation par l'Autorité, au Conseil Régional Wallon, au Gouvernement et au Comité de Concertation pour l'Environnement pour chaque aéroport.

Article 3 – Tenues des séances de l'Autorité indépendante

1. L'Autorité indépendante ne peut délibérer que sur les questions inscrites à l'ordre du jour qui auront été adressées au moins sept jours ouvrables à l'avance au Président ou exceptionnellement sur celles qui, en raison de leur urgence, lui sont soumises en séance.
2. Le Président ou son remplaçant dirige les délibérations.

Par remplaçant, il faut entendre le Vice-Président. En cas de défaillance de ce dernier, le Président désigne tout autre membre pour le représenter.

3. Le secrétariat des séances de l'Autorité indépendante est assuré par un fonctionnaire désigné au sein des services du Gouvernement.
4. Il est tenu un procès-verbal des réunions plénières. Ce document est signé par le Président de séance et le secrétaire. Il y est fait mention des membres présents et des décisions prises.
Un exemplaire du projet de procès-verbal est remis à chaque membre de l'Autorité indépendante. Il est annexé, pour approbation, à la convocation pour la réunion suivante.

Une fois approuvé, un exemplaire du procès-verbal est adressé à chacun des membres et au Ministre qui a l'équipement et l'exploitation aéroportuaire dans ses attributions.
5. Les délibérations n'étant pas publiques, l'Autorité indépendante peut, par décision spéciale prise à l'unanimité, admettre leur publicité dans les formes et teneurs, qu'elle juge convenables. Dans ce cas les décisions sont rendues publiques.

Article 4 – Le budget

1. Le Président propose au Ministre qui a l'équipement et l'exploitation aéroportuaire dans ses attributions le budget annuel pour le fonctionnement de l'Autorité indépendante, ainsi que tout réajustement budgétaire s'avérant nécessaire en cours d'exercice.

Article 5 – Rémunération des membres de l'Autorité indépendante

1. Les membres de l'Autorité indépendante ont droit pour leur présence aux réunions plénières à des jetons de présence d'un montant forfaitaire de 240 € brut.
Ce montant est lié aux fluctuations de l'indice des prix à la consommation du mois de février 2002.
2. Les membres de l'Autorité indépendante ont droit aux indemnités pour frais de déplacement conformément aux dispositions applicables au personnel des services du Gouvernement wallon et notamment en exécution de l'arrêté du Gouvernement wallon du 07 mars 2001 modifiant l'arrêté royal du 18 janvier 1965 portant réglementation générale en matière de frais de parcours.
3. Il est accordé, aux membres de l'Autorité indépendante, une indemnité horaire pour services prestés en dehors des réunions plénières.
L'indemnité horaire est fixée à 60 € brut indexé.
4. Le membre de l'Autorité indépendante n'ayant pas son domicile en Belgique bénéficiera pour assister aux réunions du remboursement, sur base de justificatifs, de la totalité des frais qu'il aura exposés.

5. Dans le cadre de déplacements à l'étranger, chaque membre de l'Autorité indépendante aura droit au remboursement, sur base de justificatifs, des débours occasionnés dans le cadre de sa mission

Article 6 – Assistance technique de l'Autorité

1. Les agents des services du Gouvernement wallon chargés de l'assistance technique de l'Autorité bénéficient d'une indemnité mensuelle forfaitaire à charge du budget de l'Autorité. Le montant de cette indemnité est fixé par l'Autorité.
2. Lorsqu'un agent visé au point 1 est invité par l'Autorité à exécuter un déplacement à l'étranger, il aura droit au remboursement, sur base de justificatifs, des débours occasionnés dans le cadre de sa mission.

Article 7 – Délégation en matière financière

Délégation est accordée au Directeur de la Direction des Programmes et de la Gestion aéroportuaire (D.323) pour approuver et mettre en paiement les dépenses relatives aux déclarations de créances afférentes aux rémunérations et frais visés à l'article 5.

Article 8 – Missions diverses

§ 1 Du Président

Le Président est chargé notamment :

- de préparer les assemblées de l'Autorité indépendante;
- d'établir l'ordre du jour des sessions;
- de veiller à ce que soient accomplies les missions confiées à l'Autorité indépendante;
- de soumettre à l'approbation de l'Autorité indépendante le rapport annuel et le rapport financier rédigé par le secrétariat;
- de représenter et de déléguer la personne chargée de représenter en qualité l'Autorité indépendante vis-à-vis des tiers;
- de veiller à ce que soit assurée la liaison entre les groupes de travail et l'Autorité indépendante.

§ 2 Du Vice-Président

Le Vice-Président est chargé notamment de remplacer le Président dans tout ou partie de ses fonctions, qu'il soit empêché ou que ce soit sur délégation du Président.

Article 9 - Décès, démission ou révocation

§ 1 Du Président

En cas de décès ou démission du Président, il est remplacé par le Vice-Président ou à défaut par la personne déléguée par lui, jusqu'à la nomination d'un nouveau Président.

PROJET DE REGLEMENT DE PROCEDURE

A. Champ d'application du présent règlement

Article 1

Les présentes dispositions précisent les modalités de l'exercice des missions consultatives et de médiation de l'Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne visées à l'article 2, 6° et 7° du décret du 08 juin 2001 instituant cette Autorité.

B. Introduction de la demande d'avis ou de médiation

Article 2

§ 1^{er} Toute demande doit faire apparaître :

- 1° son objet développé de manière claire et concise ;
- 2° l'identité de la personne dont elle émane ;
- 3° la mention de tout recours juridictionnel en cours ;

§ 2 Toute demande doit être accompagnée de :

- 1° la copie des documents en possession du demandeur, de nature à étayer sa demande ;
- 2° la mention que des démarches administratives appropriées auprès des institutions et organes concernés ont été réalisées ou que des recours administratifs ont été exercés.

C. Réception de la demande d'avis ou de médiation

Article 3

Lorsqu'une demande est adressée à l'Autorité, le Secrétariat en accuse réception au demandeur dans les 15 jours de la réception.

D. Examen de la compétence de l'Autorité

Article 4

- §1 Le dossier est traité par la cellule juridique de l'Autorité qui examine la compétence de celle-ci à connaître de la demande. La cellule juridique prépare un projet d'avis à l'attention de l'Autorité.
- §2 L'avis sur la compétence est approuvée par l'Autorité.
- §3 Lorsque la demande relève directement de la compétence de l'Autorité, elle est traitée selon les modalités décrites ci-dessous.
- §4 Lorsque la demande ne relève pas directement de la matière des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne, il est signifié au demandeur, par courrier motivé, dans les 30 jours de la prise d'avis de l'Autorité, que sa demande ne sera pas traitée.

Article 5

Au cas où elle s'avère non compétente, l'Autorité peut conseiller au demandeur de s'adresser à une autre instance.

E. Recevabilité de la demande

Article 6

L'Autorité ne traite une demande que pour autant qu'elle émane d'un citoyen clairement identifié.

F. Traitement de la demande

Article 7

Lorsque l'Autorité s'est déclarée compétente, elle décide des investigations à mener et du recours éventuel à des experts.

En fonction de la complexité de la demande, l'Autorité évalue le délai raisonnable pour son traitement.

Dans la mesure du possible, ce délai ne dépasse pas 60 jours.

L'Autorité charge le Secrétariat d'informer le demandeur du délai estimé.

Article 8

Le Secrétariat, assisté de la cellule juridique, rédige après investigations un projet d'avis ou de recommandation transmis à l'Autorité.

Article 9

Les dossiers de demande d'avis en ce compris les projets de recommandation sont tenus à la disposition des membres de l'Autorité par le Secrétariat.

Ils peuvent être consultés sur place à tout moment.

Article 10

Sauf autorisation formelle et écrite de l'Autorité, les dossiers de demande d'avis en cours ne peuvent être consultés par d'autres personnes que les membres de l'Autorité et les membres des services du gouvernement affectés à son fonctionnement.