

Note d'information aux communes

Les aéroports de Liège-Bierset et Charleroi-Bruxelles Sud constituent des pôles importants de développement économique et social.

Parallèlement à ces succès, le Gouvernement wallon veille au respect des riverains situés à proximité de ces aéroports.

En ce sens, un décret du 29 avril 2004 habilite le Gouvernement wallon à délimiter des **Plans de développement à long terme (PDLT)** autour des deux aéroports. L'objectif des PDLT, à titre préventif, est de fixer des zones maximales de développement des activités aéroportuaires. Avant aujourd'hui, ces derniers n'avaient jamais fait l'objet d'une modification.

Au sein de ces PDLT s'inscrivent des **Plans d'exposition au bruit (PEB)**. Les PEB sont définis en fonction du trafic aérien constaté mais aussi celui estimé à moyen terme (10 ans). Ils déterminent principalement les mesures d'accompagnement (possibilités de rachat des biens immobiliers, les insonorisations et les primes et indemnisations) pouvant être prises en faveur des riverains ayant un droit réel sur un immeuble d'habitation.

Les PEB sont révisés tous les 3 ans par le Service public de Wallonie (SPW) :

- Sans que les droits acquis par les riverains ne puissent être réduits par les nouvelles zones délimitées ;
- Sans que les nouvelles zones délimitées ne puissent dépasser les limites fixées par les PDLT.

L'exécution du décret du 29 avril 2004 s'est traduite par l'adoption des courbes cartographiques délimitant les 4 zones des PDLT (A, B, C, D) des aéroports wallons ainsi que les 4 zones des PEB (A', B', C', D').

L'objectif d'une révision des PEB est double :

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

Les PEB sont entrés en vigueur le 13 juillet 2004 et, à ce jour, 4 révisions des PEB ont été diligentées par le Service public de Wallonie sans qu'aucune d'elles n'ait abouti à une modification des courbes de bruit.

Le Service public de Wallonie procède actuellement à la 5^{ème} révision des PEB.

En quoi cette 5^{ème} révision est-elle particulière ? Pourquoi parle-t-on de « rectification des PDLT » ? Existe-t-il des mesures complémentaires pour protéger les riverains ?

La présente communication vise à répondre à ces questions.

1. Un nouveau logiciel beaucoup plus précis mais qui change le cadre

L'obsolescence du logiciel (INM version 6.0 C) utilisé par l'Administration lors des quatre premières révisions a été constatée dans le cadre de la 5^{ème} révision des PEB.

Cette obsolescence, est due notamment à la modélisation de la propagation du bruit qui ne tient pas compte de certains phénomènes physiques de dispersion du bruit latéralement, mais également du fait de l'arrêt des mises à jour et de la maintenance de ce logiciel.

Un logiciel développé par Eurocontrol (IMPACT), sera la nouvelle source de référence pour l'élaboration des nouvelles courbes des PEB. Plus précis et plus complet (bruits latéraux, consommation de carburant, analyse de la flotte...), celui-ci impacte logiquement les données de base, faisant en sorte que même à hypothèses égales avec celles utilisées en 2004, les courbes sont naturellement élargies.

2. La rectification technique des PDLT

Face à l'utilisation de ce nouveau logiciel, la question d'une rectification technique des PDLT s'est logiquement posée afin de remodeliser les courbes des PDLT avec le nouveau logiciel sans modifier aucune des hypothèses adoptées en 2004.

Au vu des effets de dispersion latérale du bruit apparus avec le nouveau logiciel IMPACT, il était nécessaire de modéliser les courbes des PDLT avec ce même logiciel afin de respecter la volonté du législateur de 2004 pour accorder aux riverains une protection la plus proche de la réalité.

3. Les résultats des simulations

Sur base du nouveau logiciel, les différentes simulations, mesures des sonomètres, projections et estimations, laissent logiquement apparaître que, pour les deux aéroports, certaines zones des PEB, seront plus grandes que celles arrêtées en 2004 avec l'ancien logiciel.

Dès lors, les PEB des deux aéroports adoptés en 2004 sont à réviser sur base des éléments suivants :

- L'évolution technologique des outils de simulation,
- Le développement du trafic aérien,
- L'évolution du sens du vent.

Les hypothèses retenues tiennent bien compte par ailleurs de l'allongement de la piste.

A la suite des résultats de mesures, le Gouvernement a décidé, en date du 8 octobre 2020, de procéder à une rectification technique des PDLT de chaque aéroport avec le nouveau logiciel.

4. Les mesures d'accompagnement pour les riverains

A la question de la rectification technique des PDLT s'ajoute la question de l'applicabilité des mesures d'accompagnement des riverains pour les personnes qui seraient devenues titulaires d'un droit réel sur un immeuble d'habitation après l'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement délimitant les zones du PDLT en 2004 mais avant l'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement opérant la rectification technique des limites des zones du PDLT en cours.

Il a été décidé d'élargir les bénéficiaires des mesures d'accompagnement aux titulaires des droits sur :

- Les immeubles situés hors zones des PDLT 2004, et nouvellement intégrés dans les courbes des PDLT rectifiés ;
- Les immeubles qui changent de zone à la suite de la rectification technique des PDLT.

Une modification décréte est en cours pour la mise en œuvre de cette décision.

L'avant-projet de décret permettant cette rectification et l'attribution des nouveaux droits aux riverains a été approuvé par le Gouvernement wallon, en première lecture, le 3 juin 2021 et en deuxième lecture ce 14 juillet 2021.

5. Des mesures d'accompagnement complémentaires

Parallèlement à cette révision des PEB et la rectification technique des PDLT, nous désirons pleinement répondre aux attentes des communes et des riverains.

Dès lors, comme annoncé en octobre 2020 par le Ministre des Aéroports et dans un objectif d'accompagnement des sociétés de gestion, il a été instauré un groupe de travail technique (GTT) chargé d'évaluer les nuisances sonores et d'identifier des pistes permettant de les limiter.

Les sujets entrant dans le champ de compétences du GTT sont :

- L'analyse des hypothèses à utiliser dans le cadre des révisions triennales des PEB opérées par le SPW et la formulation de recommandations ;
- L'examen des pistes de réduction du bruit ;
- L'évaluation globale des réseaux de sonomètres ;
- Le renforcement de l'efficacité de l'arrêté sanctions en vue d'améliorer sa mise en œuvre.

Le GTT adressera au Gouvernement son premier rapport annuel le 1^{er} octobre 2021 au plus tard.

Il a également été souhaité de rencontrer les demandes des communes situées en dehors des PDLT, en leur offrant la possibilité de bénéficier de mesures sonores telles que celles prises en charge par la SOWAER dans le cadre du principe d'égalité.

La SOWAER a été chargée de remettre une proposition en ce sens, en analysant le véhicule juridique adéquat pour la mise en œuvre de cette nouvelle mesure.

Enfin, sur base des recommandations du GTT et afin de diminuer l'impact sonore de l'activité aéroportuaire, les éléments suivants seront par ailleurs analysés :

- L'amélioration des procédures de vol ;
- La possibilité de déplacer, ou de supprimer, les appareils les plus bruyants à des heures moins problématiques, sous réserve des engagements contractuels et des résultats d'une étude d'impacts économiques à charge de la Région.

Il est également proposé d'élargir le Comité d'accompagnement aux communes wallonnes survolées à moins de 5.000 pieds qui souhaiteraient l'intégrer. Le Gouvernement souhaite enfin développer des projets multimodaux incluant le rail, notamment Liège Carex, en tenant compte des infrastructures ferroviaires existantes ou en projet à proximité immédiate des sites et, pour Liège Airport, suivre l'étude de mobilité initiée par le SPW et intégrant les éléments du plan de secteur et les projets de développement.



Nicolas THISQUEN
Président du Comité de
direction
SOWAER



Jean-Luc CRUCKE
Ministre du Budget, des
Finances, des Aéroports et
des Infrastructures sportives