
PARLEMENT WALLON

SESSION 2007-2008

3 OCTOBRE 2007

PROPOSITION DE DÉCRET

**portant modification du décret du 23 juin 1994
relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes
relevant de la Région wallonne**

déposée par

MM. M. Lebrun et Consorts

DÉVELOPPEMENT

La présente proposition de décret tend à modifier l'article 1^{er} bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne. Elle vise à assurer un véritable développement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, dans le respect des droits des riverains.

En substance, afin de rendre possible le développement indispensable de l'aéroport de Charleroi, il est proposé de remplacer le quota global de bruit de 900 points par an pour les mouvements d'avions basés, opérés entre 23h00 et 6h30, par un quota annuel de points par opérateur, en fonction du nombre d'avions basés.

Il est proposé de modifier, pour les mouvements d'avions opérés entre 23h00 et 6h30, le mode de calcul des points en prenant en compte les nuisances réelles causées par ces retards. A cette fin, le calcul des points prendra en compte le retard de l'avion concerné afin que les avions qui arrivent en milieu de nuit, et qui génèrent une plus grande nuisance, se voient infliger davantage de points.

Ce faisant, il n'est pas porté atteinte aux dispositions qui assurent la protection des riverains. Leur nombre est d'ailleurs augmenté.

Perspectives de développement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud

Le développement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud constitue un projet important dans la politique de développement économique de la Région wallonne. Dans son plan d'actions prioritaires pour l'avenir wallon, le Gouvernement a décidé d'encourager le développement de la Région, et particulièrement de la région de Charleroi.

L'aéroport de Charleroi constitue un pôle de développement en croissance. Le nombre de passagers qui y transitent ne cesse d'augmenter, passant de 200.000 en 1997 à plus de 2 millions aujourd'hui. La mise en service d'une nouvelle aérogare, opérationnelle dès le début 2008, va encore renforcer ce développement ; la société gestionnaire de l'aéroport escompte ainsi une fréquentation de 2,8 millions de passagers en 2007 et de 3,8 millions en 2009.

Dans ce cadre, la société gestionnaire de l'aéroport souhaite attirer de nouveaux opérateurs à l'aéroport de Charleroi.

Le développement de l'aéroport constitue une option politique forte et volontariste dans le chef de la Région. La Déclaration de politique régionale constate que «les aéroports constituent des pôles majeurs du développement économique wallon et offrent des perspectives

intéressantes de reconversion pour les bassins industriels concernés». Les aéroports sont ainsi des points de rencontre et font des régions qui les accueillent des carrefours propices au développement de toute activité économique.

Le développement des aéroports – et notamment de l'aéroport de Charleroi – s'avère encore essentiel dans la constitution d'un pôle de compétitivité «transport-logistique» et dans la perspective du développement d'un pôle de transport multimodal alliant le transport par air, par voie ferrée et par route, pôles identifiés comme étant quelques-unes des actions prioritaires pour l'avenir wallon.

Aujourd'hui, en termes d'emploi, l'aéroport de Charleroi génère, de manière directe ou indirecte, un nombre sans cesse croissant d'emplois, ce qui en fait un acteur économique essentiel dans une région particulièrement défavorisée (voy. ci-dessous). L'aéroport, parce qu'il constitue une fenêtre sur le monde, est en lui-même facteur de développement touristique et humain, et un instrument de modernité.

A l'heure où il est question du redressement de la Wallonie, il convient de mettre tout en œuvre pour y favoriser l'installation de nouvelles compagnies aériennes, la mise en place de nouvelles lignes et l'établissement de sociétés pouvant trouver intérêt à la proximité de l'aéroport.

Enfin, en tant qu'aéroport émergent, Charleroi a indéniablement un atout à jouer face aux aéroports voisins, qui, pour une raison ou pour une autre, sont arrivés à saturation.

Développement en termes d'emploi

Au terme d'une étude menée sous l'égide de la Sowaer, la Section belge du Centre international de recherches et d'information sur l'économie publique, sociale et coopérative (Ciriec-U.Lg) a publié, en 2006, un rapport sur l'évaluation des retombées économiques en termes d'emplois des aéroports régionaux wallons.

Selon les conclusions de cette étude, l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud a généré, en 2005, un total de quelque 2.449 emplois équivalents temps plein, dont 621 emplois directs. Le Ciriec constate que 1.307 emplois totaux sont créés à l'aéroport de Charleroi par million de passagers transportés.

L'aéroport de Charleroi, principalement orienté vers le trafic passagers voyageant pour des motifs essentiellement touristiques, occasionne, selon l'étude du Ciriec, des retombées indirectes importantes pour la Région et la Belgique tout entière. Les dépenses des étrangers arrivant en Belgique et transitant par l'aéro-

port de Charleroi constituent un apport net pour l'économie du pays. La taille limitée de l'aérogare actuelle ne permet, pour l'instant, d'accueillir qu'un nombre limité d'activités commerciales génératrices d'emplois directs et indirects. La nouvelle aérogare permettra certainement de renforcer la dynamique de croissance autour du transport aérien, aujourd'hui limité dans ses capacités d'expansion.

L'aéroport de Charleroi et les entreprises qui y sont localisées sont également générateurs d'emplois pour leur région. Une majorité du personnel (60 %) est originaire de l'arrondissement de Charleroi et près de 80 % des travailleurs habitent le Hainaut.

Parmi les 1.501 emplois indirects créés en Belgique en 2005 grâce à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi, quelque 1.113 emplois résultent des dépenses effectuées par les passagers, 164 des dépenses supportées par la Sowaer et finalement 224, des achats et dépenses d'investissements réalisés par B.S.C.A.

D'autres perspectives encore plus positives sont attendues dès l'ouverture de la nouvelle aérogare qui permettra d'accueillir encore plus de passagers.

Attractivité pour les compagnies aériennes low cost et intérêt des avions basés

Le développement de l'aéroport de Charleroi, en sa qualité d'aéroport émergent, est essentiellement rendu possible grâce à l'attractivité qu'il représente aux yeux des compagnies aériennes *low cost*. C'est aussi la volonté du Gouvernement wallon qui, en tant qu'actionnaire majoritaire des sociétés de gestion des deux aéroports régionaux, entend soutenir le développement des spécificités de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, mises en exergue par une étude du consultant international Arthur D. Little.

Les compagnies *low cost* peuvent offrir des tarifs particulièrement intéressants aux voyageurs en augmentant le nombre de rotations quotidiennes, de manière telle qu'elles amortissent tous les coûts fixes sur un nombre élevé de mouvements d'avions et rentabilisent donc au maximum le temps de vol de chaque appareil.

Par ailleurs, ce sont surtout les avions «basés» à Charleroi qui sont les plus porteurs en termes de développement économique et social. Ainsi, l'augmentation du nombre d'avions «basés» augmente l'attractivité du site aéroportuaire en tant que pôle d'activité de maintenance pour les avions. De la sorte, les avions basés permettent une utilisation plus intensive des infrastructures et une répartition journalière optimale des activités en remplissant les créneaux horaires laissés libres par les avions non basés. Ces avions assurent également une domiciliation de tous les équipages, équipes de maintenance et personnel directement concernés dans la région environnante de l'aéroport avec les retombées

économiques et sociales qui y sont liées. Ces avions basés devant partir le plus tôt possible et revenir le plus tard possible afin de rentabiliser au maximum leur journée de vol, ils effectueront nécessairement leurs mouvements dans les tranches horaires les plus proches des heures d'ouverture et de fermeture de l'aéroport. En d'autres termes, les créneaux de début et de fin de jour sont les plus importants pour le développement de l'aéroport.

Enfin, le fait pour un opérateur de baser des avions à Charleroi pérennise manifestement son activité sur le site de l'aéroport et doit donc être encouragé.

Respect des droits et intérêts des riverains – l'«approche équilibrée»

L'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est, comme de nombreux aéroports européens, situé à proximité de zones d'habitation. Le défi du développement économique ne peut évidemment se concevoir sans égard à la situation des riverains de l'aéroport. S'il est inévitable que l'exploitation d'un aéroport apporte des nuisances sonores pour son voisinage, la croissance doit se concilier avec les droits des riverains à un environnement sain, à la protection de la santé et au respect de la vie privée.

En réalité, eu égard aux enjeux économiques et sociaux définis plus haut, et à la prise en compte des droits des riverains, l'objectif à atteindre est d'éviter que la protection offerte à ceux-ci empêche le développement de l'aéroport, tout en garantissant que ce développement ne se fera pas au détriment des droits des riverains.

Telle est la méthode d'appréciation de la Cour européenne des droits de l'homme et de la Cour constitutionnelle, lorsqu'elles examinent l'impact des nuisances sonores provoquées par les aéroports au regard des droits des riverains (par exemple, C.E.D.H. arrêt Hatton et autres C/Royaume-Uni, 8 juillet 2003, §§ 97-98; C. const. arrêt n° 50/2003, du 30 avril 2003, considérant B.8.4; C. const., arrêt n° 130/2004, du 14 juillet 2004).

La méthode consistant à trouver un équilibre entre les intérêts en présence trouve également une traduction dans le concept d'«approche équilibrée», contenu dans la directive européenne 2002/30 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

Elle y est définie comme «l'approche en vertu de laquelle les Etats membres examinent les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit dans un aéroport situé sur leur territoire, et plus précisément les effets prévisibles de mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, de mesures d'aménagement et de gestion du territoire, de procédu-

res d'exploitation dites «à moindre bruit» et de restrictions d'exploitation».

La restriction d'exploitation est elle-même ainsi définie comme «une mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès des avions à réaction subsoniques civils à un aéroport ; il peut s'agir de restrictions d'exploitation visant à interdire l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité dans des aéroports déterminés, ou de restrictions d'exploitation partielles, qui limitent l'exploitation des avions à réaction subsoniques civils selon la période de temps considérée».

La directive impose aux Etats membres d'adopter une approche équilibrée lorsqu'ils traitent des problèmes liés au bruit dans les aéroports (article 4.1) ; lorsqu'elles envisagent d'introduire des restrictions d'exploitation, les autorités compétentes prennent en considération les coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures applicables, ainsi que les caractéristiques propres à chaque aéroport (article 4.2) ; enfin, les mesures ou combinaisons de mesures prises ne peuvent être plus restrictives que ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental défini pour un aéroport donné.

Cette approche a été mise en œuvre par le législateur wallon. L'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit donne au Gouvernement wallon les instruments nécessaires à l'expansion aéroportuaire, à savoir le plan de développement à long terme et le plan d'exposition au bruit, qui donnent une représentation cartographique, respectivement du développement maximal et du développement à dix ans des aéroports wallons, et la répercussion que ce développement peut avoir en termes de nuisances sonores.

Parallèlement, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 jette les bases de la protection des riverains, à travers un panel de mesures à appliquer en fonction des nuisances sonores subies par ceux-ci et de la croissance envisagée des activités aéroportuaires.

Ainsi – et sans entrer dans les détails –, rappelons que, selon les zones d'exposition au bruit, les riverains se voient reconnaître les garanties suivantes :

- la possibilité de vendre de gré à gré à la Région l'immeuble bâti ou non bâti dont ils sont propriétaires ou sur lequel ils bénéficient d'un droit réel ;
- la possibilité de placer ou de faire placer des dispositifs destinés à réduire le bruit ou les vibrations, à les absorber ou à remédier à leurs inconvénients ;
- la possibilité, pour le titulaire d'un bail de résidence principale, d'obtenir une prime de déménagement.

Ces mesures constituent à ce jour un niveau de protection particulièrement élevé par rapport aux aéroports européens concurrents.

De plus, l'arsenal législatif wallon contient de nombreuses mesures visant la protection des riverains de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud. D'abord, le décret du 23 juin 1994 prévoit expressément qu'il s'agit d'un aéroport de jour, de sorte que les mouvements de nuit sont limités au strict minimum. Le développement de l'aéroport ne s'entend donc que d'un développement de l'activité diurne.

Ensuite, des mesures particulières de protection sont imposées pour les tranches horaires les plus sensibles pour les riverains. Ainsi, tout mouvement d'avion effectué entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00 ne peut dépasser un seuil de bruit strict, imposé par le décret, et correspondant au niveau de bruit minimal des avions les plus performants.

Enfin, si des mouvements sont certes autorisés en dehors des heures d'ouverture de l'aéroport, c'est uniquement en vue de permettre le retour des avions basés à l'aéroport, et dans une mesure toutefois limitée au respect d'un certain quota de points, lorsque ces avions accusent un retard indépendant de la volonté de l'opérateur.

La présente proposition de décret n'apporte aucune atteinte à ces mesures de protection.

Par ailleurs, l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi conduira à une réduction des nuisances sonores, et ceci pour trois raisons :

- en augmentant la distance d'accélération, la vitesse de décision sera augmentée et la pente de montée opérationnelle sera plus importante. Cela signifie que les avions atteindront plus rapidement une hauteur plus élevée, réduisant, par conséquent, les nuisances sonores pour les riverains ;
- avec une position de départ 650 mètres plus à l'est qu'actuellement, les avions impacteront moins les environs en termes de gêne sonore et le survol des obstacles sera plus aisé. Là encore, le rallongement de la distance permet de réduire la gêne sonore par rapport aux riverains ;
- l'allongement de la piste permettra aussi, lors des atterrissages, de réduire les nuisances sonores. En effet, l'allongement de la piste permettra aux avions d'utiliser davantage leurs aérofreins et, par conséquent, moins les freins moteurs. Cette diminution de l'utilisation du frein moteur se traduira nécessairement par une réduction des émissions notamment sonores dans les phases d'approche.

Insuffisance de la législation actuelle

L'«approche équilibrée» a prévalu à l'adoption des règles relatives à la limitation des nuisances sonores autour des aéroports. Toutefois, l'application de l'approche équilibrée impose de réévaluer régulièrement

les mesures de protection eu égard au développement de l'activité aéroportuaire, de telle sorte que, tout en maintenant un niveau équivalent de protection, les mesures existantes n'empêchent pas ou ne rendent pas exagérément difficile le développement de l'aéroport.

Aujourd'hui, le quota de 900 points imposé par l'article 1^{er} bis du décret constitue un plafond intangible pour les mouvements d'avions qui ont lieu en dehors des heures d'ouverture de l'aéroport. En raison du développement du transport aérien et de l'ouverture de la nouvelle aérogare, ce quota est de nature à freiner considérablement le développement de l'aéroport. Il entrave en effet, non seulement l'installation de nouvelles compagnies aériennes à Charleroi, mais également le développement normal des compagnies qui s'y trouvent déjà.

Le mécanisme de limitation des nuisances sonores par un quota global de points a démontré son utilité pendant plusieurs années, sans constituer, pour autant, un frein au développement de l'aéroport de Charleroi. Toutefois, ce développement tend à se poursuivre, au travers de la construction d'une nouvelle aérogare et se marque, notamment, par l'intérêt croissant de nouvelles compagnies aériennes pour l'aéroport.

Au regard des perspectives de développement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, le maintien d'un quota global de points tel qu'il a été mis en place depuis 2004 n'offre pas la souplesse requise pour permettre le développement de l'aéroport.

En effet, le caractère absolu du quota global de 900 points a pour effet que, dès qu'un opérateur base suffisamment d'avions à l'aéroport et atteint de ce fait le quota annuel, aucun nouvel opérateur ne peut plus envisager de baser un avion à Charleroi, puisque le quota aura été entièrement absorbé par le premier. En d'autres termes, le premier opérateur «installé» pénalise nécessairement les nouveaux entrants, empêchant en cela la nécessaire diversification des opérateurs.

Un effet semblable se présente, en outre, potentiellement pour chaque opérateur, puisque, dans un système de quota intangible, le développement des activités de l'opérateur *low cost* devient virtuellement impossible dès que le quota de points est atteint.

Portée de la modification en projet

C'est pour pallier l'effet pervers de la législation actuelle que les dispositions en projet visent, tout en maintenant l'interdiction de principe des vols de nuit au départ de et vers l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, à permettre pleinement le développement de cet aéroport en tant qu'aéroport de jour.

A cette fin, les limitations introduites par le décret du 23 juin 1994 «relatif à la création et à l'exploitation

des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne», modifié par le décret du 2 février 2006 «modifiant les articles 1^{er} bis et 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, ainsi que l'article 1^{er} bis, §§ 5, 6 et 7, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit», sont maintenues dans leur principe. D'une part, il reste acquis qu'aucun avion qui n'est pas basé ne peut ni atterrir ni décoller à Charleroi pendant les heures de fermeture de l'aéroport. D'autre part, le retour des avions basés n'est toléré qu'à la condition que le retard justifiant leur atterrissage après 23h00 ne puisse être imputable à l'exploitant de l'aéronef basé.

Les auteurs de la proposition de décret ont choisi de ne pas supprimer les restrictions imposées actuellement aux opérateurs qui ont des aéronefs basés à Charleroi, et ce, afin de garantir les droits des riverains. Cependant, pour ne pas entraver le développement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, jugé essentiel, il convient de permettre à davantage d'opérateurs de baser leurs aéronefs à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud. Il convient, en outre, de permettre aux opérateurs présents de développer leur flotte basée. Tous ces développements ne peuvent pourtant être envisagés qu'en limitant le risque pour les opérateurs de voir leurs efforts anéantis par une cause extérieure à leur volonté.

C'est dans cette perspective que les auteurs de la proposition de décret ont jugé utile de favoriser la responsabilisation des opérateurs en attribuant un quota de points, non plus de manière absolue pour l'ensemble des opérateurs dont des avions sont basés à Charleroi, mais individuellement à chacun des opérateurs, en fonction du nombre d'avions basés. En outre, le mécanisme introduit une proportion entre le retard et le nombre de points attribués en fonction de ce retard. De la sorte, il est tenu compte des nuisances réelles que l'opérateur génère lui-même.

Le texte vise à permettre à chaque opérateur de développer son activité, sans être pénalisé par ses concurrents. En effet, la présente proposition de décret favorise les opérateurs qui adoptent une politique d'investissements en matière de matériel volant peu nuisant.

Ainsi, le calcul de points constituant le quota sous lequel les retards sont tolérés est individualisé par opérateur. Celui-ci disposera désormais d'un nombre de points proportionnel au nombre d'aéronefs qu'il basera à Charleroi.

De la sorte, le calcul des points étant fonction du caractère plus ou moins bruyant des aéronefs, un opérateur sera incité à augmenter le nombre d'aéronefs peu bruyants basés à Charleroi, ce qui aura pour conséquence de permettre la poursuite des deux objectifs concurrents qui président à l'exploitation d'un aéroport

comme Charleroi-Bruxelles Sud : le développement économique et les droits des riverains.

A cet égard, le texte ne tolère que les retards non imputables aux opérateurs. Il convient, dans ce cadre, de rappeler l'obligation générale de prudence qui s'impose à tout sujet de droit – notamment aux opérateurs lors de la programmation des retours des avions basés.

Par le système en projet, chaque opérateur dispose des pleins outils en vue de réduire l'impact des nuisances occasionnées par les retards de ses propres avions.

Appréciation de la proposition au regard du principe de *standstill*

Dans la ligne de la politique régionale en vue de soutenir le développement économique de la Wallonie, la présente proposition de décret vise, dans le respect du principe de *standstill*, à aménager le dispositif de protection des riverains à l'impératif du développement aéroportuaire, et non à diminuer la protection des riverains.

Pour évaluer le respect de l'obligation de *standstill* que la jurisprudence la plus récente de la Cour constitutionnelle attache aux droits inscrits à l'article 23 de la Constitution, il y a lieu de rappeler qu'en ce qui concerne la protection d'un environnement sain, l'obligation de *standstill* s'oppose à ce que le législateur compétent réduise sensiblement le niveau de protection offert par la législation en vigueur, sans qu'il existe pour ce faire des motifs liés à l'intérêt général (C. const. arrêt n° 145/2006, du 28 septembre 2006; arrêt n° 87/2007 du 20 juin 2007).

Pour ce faire, il convient de rappeler que la question de savoir s'il y a atteinte sensible à la protection des riverains doit s'apprécier au regard de l'ensemble des mesures de protection dont bénéficient ces riverains et, ici en particulier, des mesures qui sont liées à l'inscription des habitations dans les différentes zones d'exposition au bruit et des droits qui en résultent. A cet égard, il convient de constater que les dernières projections à dix ans d'exploitation de l'aéroport de Charleroi ne montrent aucun dépassement de l'actuel plan d'exposition au bruit, et ce, malgré une augmentation prévue du nombre de passagers.

En l'espèce, si une réduction des garanties devait être constatée, celle-ci ne pourrait être considérée comme sensible, eu égard au maintien des principales protections dont bénéficient les riverains de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud :

- l'aéroport de Charleroi demeure un aéroport de jour, où les mouvements nocturnes sont réduits au strict minimum ;

- seuls les atterrissages d'avions basés, dus à un retard non imputable à l'exploitant, sont autorisés après 23h00 ;
- les mouvements entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00 doivent respecter des exigences strictes en termes de nuisances sonores ;
- les riverains de l'aéroport conservent les droits qui leur sont reconnus par l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

En outre, le mécanisme proposé encourage les exploitants d'aéronefs à investir dans des avions peu bruyants, ce qui leur permettra de demeurer plus facilement dans le quota de bruit qui leur est attribué.

Enfin, le texte proposé vise à pénaliser les mouvements d'avions qui sont les plus nuisibles, les plus dérangeants pour les riverains, c'est-à-dire ceux qui interviennent au milieu de la nuit.

On ne peut donc pas qualifier de sensible la réduction des garanties apportées à la protection des riverains de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

En tout état de cause, les nuisances ne sont tolérées que dans la mesure de leur caractère inévitable, compte tenu du développement nécessaire de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud en tant qu'aéroport de jour. Ce développement constitue un enjeu majeur pour une région en plein redressement économique.

La mesure en projet favorise le développement de l'aéroport par la venue d'appareils plus nombreux mais potentiellement moins bruyants, tout en maintenant le caractère exclusivement diurne de l'aéroport. En d'autres termes, la mesure favorise un développement durable de l'aéroport et de sa région, en procédant à une pondération des intérêts concurrents des riverains et de la région tout entière.

C'est pourquoi il faut voir davantage dans les mesures proposées une adaptation du dispositif de protection des riverains à l'impératif du développement aéroportuaire, et non une régression de leur protection.

Le développement aéroportuaire constitue sans conteste un motif d'intérêt général justifiant la diminution des garanties des riverains. Enfin, selon la dernière jurisprudence de la Cour constitutionnelle, un tel motif pourrait même justifier une atteinte, fût-elle sensible, à la protection offerte par la législation applicable (Cour constitutionnelle, arrêt n° 87/2007, du 20 juin 2007, B.9.2 et B.9.3). Dès lors que le mécanisme proposé modalise la protection offerte aux riverains, il est d'autant plus compatible avec la jurisprudence la plus récente en matière de *standstill*.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} du projet vise à modifier l'article 1^{er} bis, § 3, alinéa 2, du décret du 23 juin 1994 tel que modifié par le décret du 2 février 2006.

Comme par le passé, le paragraphe 3 contient des dérogations strictes au principe de l'exploitation diurne de l'aéroport.

L'alinéa 2 du paragraphe 3 encadre les mouvements d'avions effectués entre 23h00 et 6h30 en dehors des dérogations visées à l'alinéa 1^{er}. Seuls sont admis les retours d'avions basés à Charleroi accusant un retard sur l'horaire prévu pour des raisons non imputables à l'exploitant de l'aéronef. A l'inverse, les retards qui seraient imputables à l'exploitant demeurent interdits. Le nombre des atterrissages admis annuellement à ce titre ne peut toutefois excéder un plafond de 0,616 point par avion et par jour, ce qui, à situation inchangée, correspond à l'actuel plafond annuel de 900 points.

Dans le texte en projet, le quota de points est désormais calculé par opérateur, en fonction du nombre d'avions basés que cet opérateur met en service à partir de l'aéroport de Charleroi. Les opérateurs ne se voient donc pas attribuer un quota fixe par avion. En outre, le calcul du quota de points se fera toujours sur une base annuelle, mais en tenant compte d'une moyenne journalière de nuisances sonores. Pour chaque avion basé, l'opérateur bénéficie d'un quota journalier de 0,616 point, ce qui correspond aux nuisances nocturnes tolérées aujourd'hui. Il est à noter que le quota n'est pas attribué pour des avions identifiés, mais bien en fonction du nombre d'avions basés de chaque opérateur.

Comme précédemment, le texte ne permet de tolérer que les retards non imputables aux opérateurs.

Article 2

L'article 2 vise à intégrer un paragraphe 5 à l'article 1^{er} bis du décret du 23 juin 1994.

Ce paragraphe établit le mode de calcul des points en cas de retard non imputable aux opérateurs. Le mode de calcul des points en cas de retard n'est pas identique au mode de calcul des points pour les autres mouvements soumis à restriction (mouvements d'avions entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00). Ce changement de mode de calcul doit permettre de prendre davantage encore en compte l'importance des nuisances causées par les retards sur le sommeil des riverains.

A cette fin, une variable «retard» est intégrée dans le mode de calcul des points en cas de retard. Cette variable a pour effet de prendre en compte l'impact direct, sur le sommeil des riverains, du bruit occasionné par les avions retardataires. En effet, on peut considérer qu'un atterrissage retardé de quelques minutes après 23h00 aura un impact moindre sur le sommeil des riverains qu'un atterrissage au milieu de la nuit. Pour ce motif, un coefficient est attribué en fonction de l'importance du retard par rapport à 23h00. Ceci explique que les périodes les moins nuisibles soient assorties d'un coefficient plus faible que les périodes les plus nuisibles.

Pour les périodes les moins nuisibles (entre 23h00 et 23h30 et entre 6h00 et 6h30), le coefficient est inférieur à 1. Pour les périodes les plus nuisibles – au milieu de la nuit –, le coefficient est par contre plus élevé. Le principe général de proportionnalité suppose en effet que les plus faibles nuisances soient sanctionnées moins lourdement.

L'ajout de la variable «retard» dans le calcul des points vise également à prendre en compte le développement de l'activité de l'aéroport. Etant donné que le nombre de pistes reste inchangé, les atterrissages se feront successivement. Le texte prévoit que l'augmentation du coefficient est forte en début de période. De la sorte, le second retard éventuel le même soir, qui est donc nécessairement plus nuisible que le premier retard, se verra appliquer un coefficient de retard plus important. Les quotas de points seront donc atteints plus rapidement, sauf pour les opérateurs à prendre des mesures structurales de réduction des nuisances sonores.

PROPOSITION DE DÉCRET

portant modification du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Article premier

L'article 1^{er} bis, § 3, alinéa 2, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne est remplacé par l'alinéa suivant :

«En outre, les limitations horaires à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ne s'appliquent pas pour les atterrissages d'avions basés après 23h00, résultant d'un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef, pour autant que ces atterrissages ne dépassent pas, par exploitant d'aéronefs, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0,616 point par jour par avion basé calculé conformément au paragraphe 5.».

Art. 2

L'article 1^{er} bis du même décret est complété par un paragraphe 5, rédigé comme suit :

«§ 5. Les points (P) comptabilisés pour chaque retard d'avion basé et certifié selon les normes des chapitres 2, 3 ou 5 de l'annexe 16 de l'O.A.C.I. représentent la quantité moyenne de bruit à l'atterrissage.

Ils se calculent selon la formule suivante :

$$P = R \times 10^{[(B - 85)/10]}$$

où

R exprime la nuisance découlant du retard de l'avion basé et s'élève à :

- 0,3, pour un retard compris entre 0 et 15 minutes après 23h00 et pour un retard compris entre 421 et 450 minutes après 23h00 ;
- 0,8 pour un retard compris entre 16 et 30 minutes après 23h00 ;
- 1,3 pour un retard compris entre 31 et 90 minutes après 23h00 ;
- 1,8 pour un retard compris entre 91 et 420 minutes après 23h00 ;

B représente le niveau sonore certifié en E.P.N.dB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, diminuée de 9 E.P.N.dB.».

M. LEBRUN
M. BAYENET
P. FICHEROULLE
H. GROMMES
M. de LAMOTTE