CESE Wallonie

Pôle
Mobilité

AVIS

MOB.22.05.AV

Projets d'arrêtés adoptant les nouvelles courbes des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) des aéroports wallons

Avis adopté le 28/03/2022

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 19
pole.mobilite@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

DONNEES INTRODUCTIVES

Demandeur :	Adrien DOLIMONT, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives
Date de réception de la demande :	28/02/2022
Délai de remise d'avis :	45 jours
Préparation de l'avis :	Le Pôle a préparé l'avis sur base d'une consultation électronique.

Brève description du dossier :

Les huit projets d'arrêtés délimitent les nouvelles zones (A', B', C', D') des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) des aéroports wallons à la suite de leur 5ème révision.

Les zones d'exposition au bruit font l'objet d'une révision triennale pour vérifier si le PEB correspond à l'activité réelle de l'aéroport et adapter ses limites en fonction des perspectives de développement des activités aéroportuaires.

La 5ème révision, basée sur un nouveau logiciel (IMPACT), fait apparaître que les PEB des deux aéroports adoptés en 2004 doivent être adaptés car les zones simulées pour 2018 et celles résultant des perspectives de développement à 10 ans sont plus grandes que celles arrêtées en 2004. Les zones des PEB seront comprises dans les limites des zones des Plans de Développement à Long Terme rectifiés.

La SOWAER situe le coût des nouvelles mesures d'accompagnement découlant de la 5ème révision des PEB entre 29,5 et 42,2 millions d'euros.

Le Pôle prend acte des projets d'arrêté qui viennent en exécution de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, laquelle a dernièrement fait l'objet d'une modification décrétale sur laquelle le Pôle s'est prononcé dans son avis MOB.21.01.

La note au Gouvernement accompagnant la demande d'avis évoque les travaux du Groupe de Travail Technique (GTT) instauré le 8 octobre 2020 pour « *évaluer les nuisances sonores et identifier des pistes permettant de les limiter* ». Le Pôle se demande si les missions de ce GTT n'auraient pas pu être confiées à l'autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW), à propos de laquelle le Pôle s'est également prononcé dernièrement dans son avis MOB.21.02.

Les associations environnementales relèvent dans la note au Gouvernement que les perspectives à dix ans fournies par les aéroports wallons chiffrent le nombre de mouvements quotidiens à 164,95 pour l'aéroport de Liège-Bierset (contre 88,58 en 2018) et à 204,66 pour l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (contre 133,61 en 2018). Ces données correspondent à des augmentations respectives de 86% et de 53% du nombre de vols quotidiens par rapport à 2018.

Le Pôle note cependant que les prévisions de trafic à 10 ans (fournies auprès du SPW MI par les exploitants des aéroports dans le cadre de la révision des PEB),

- d'une part, s'inscrivent strictement dans les hypothèses de développement fixées au sein des PDLT,
- et d'autre part, ont pour effet d'élargir les courbes des zones de bruit des PEB et, partant, d'accroître plus largement la protection offerte aux riverains au moyen des mesures d'accompagnement mises à leur disposition par le Gouvernement wallon (acquisition, insonorisation ou aide à l'insonorisation).

Mais pour les associations environnementales, même si les émissions de GES des avions ne font pas partie des inventaires d'émissions régionaux/nationaux, ces tendances à 10 ans posent question quant à la cohérence de la politique climatique de la Wallonie, sachant qu'on ne peut raisonnablement pas s'attendre à une amélioration de l'efficacité des avions de l'ordre de 50% à un horizon de dix ans. Les associations environnementales rappellent ainsi leur préoccupation exprimée dans l'avis MOB.18.01 relatif à l'exploitation et à la gestion des aéroports wallons, dans lequel elles déploraient que la vision actuelle n'intègre pas de réflexions quant à la compatibilité des activités aéroportuaires avec les impératifs environnementaux, et notamment climatiques.

Le Pôle dans sa globalité considérait dans ce même avis que les plans de développement décennaux devaient intégrer la dimension environnementale dans le processus de développement aéroportuaire.