

Ministère de la Région Wallonne
Conférence Permanente du Développement Territorial

7.2. – OPTIMISATION DES GRANDES INFRASTRUCTURES

TOME IB : AEROPORTS

LA GESTION ENVIRONNEMENTALE DES AEROPORTS
SITUATION EN REGION WALLONNE ET PROPOSITIONS

RAPPORT FINAL

SEPTEMBRE 2000

Université Libre de Bruxelles
GUIDE

LEPUR
(Ulg-fusagx)

1. PILOTES

LEPUR : H.-J. Gathon et B. Thiry

2. CHEFS DE SERVICES

GUIDE : J. Charlier et Ch. Delepiere

LEPUR : J. Marchal et B. Mérenne

3. CHARGES DE RECHERCHE

GUIDE : P. Lefebvre, G. Perpinien et Y. Rouyet

LEPUR : N. Javaux, J. Juprelle, A.-C. Klinkenberg, J.-Ch. Marchal, G. Perpinien,

S. Risack et Z. Zhang

4. COLLABORATEUR SCIENTIFIQUE

LEPUR : A. Ndiaye

LEPUR

Université de Liège, Rue de l'Aunaie, 30-32, B38, Sart Tilman, 4000 Liège

Tél. : 04/366-58-88 Fax : 04/366-58-90 E-mail : lepur@ulg.ac.be

GUIDE

Université Libre de Bruxelles, Avenue Buyl, 87 bât. C 5^{ème} étage

B. 1050 Bruxelles

Adresse postale: Avenue. F. D. Roosevelt, 50 CP194/7

Tél: 02/650-45-24; 34-67 Fax: 02/650-27-83 E-mail: guide@ulb.ac.be

TABLE DES MATIÈRES

TOME IB : AÉROPORTS

**LA GESTION ENVIRONNEMENTALE DES
AÉROPORTS – SITUATION EN REGION WALLONNE
ET PROPOSITIONS**

Table des matières	
Introduction	1
I. Aéroports wallons et environnement : situation actuelle	2
I.1 Introduction et rappel des compétences	2
I.2 Liège - Bierset	2
<i>I.2.1 Présentation – bref historique</i>	2
<i>I.2.2 Les mesures environnementales légales et apparentées</i>	3
<i>I.2.3 La politique de la SAB</i>	4
<i>I.2.4 SERINFO : actions et résultats</i>	5
<i>I.2.5 EDSI : actions et résultats</i>	6
<i>I.2.6 Le comité de concertation et la communication avec les riverains</i>	6
<i>I.2.7 L'avis des riverains</i>	7
<i>I.2.8 Résumé des mesures appliquées aujourd'hui</i>	7
I.3 Charleroi - Gosselies	8
<i>I.3.1 Présentation – bref historique</i>	8
<i>I.3.2 Les mesures environnementales légales et apparentées</i>	9
<i>I.3.3 La politique de BSCA</i>	10
<i>I.3.4 SERINFO : actions et résultats</i>	10
<i>I.3.5 Le comité de suivi</i>	11
<i>I.3.6 L'avis des riverains</i>	11
<i>I.3.7 Résumé des mesures appliquées aujourd'hui</i>	11

I.4 Commentaires	12
II. Expériences étrangères	14
II.1 Introduction.....	14
II.2 Aéroports de très grande taille	14
<i>II.2.1 Aéroports de Paris</i>	14
<i>II.2.2 Amsterdam Airport Schiphol</i>	18
II.3 Aéroports de grande taille	23
<i>II.3.1 Bruxelles - National</i>	23
<i>II.3.2 Konrad-Adenauer – Flughafen Köln/Bonn</i>	25
<i>II.3.3 Lyon – Satolas</i>	28
<i>II.3.4 Nice</i>	30
<i>II.3.5 Manchester Airport</i>	33
II.4 Aéroports de moyenne et petite importance	37
<i>II.4.1 Maastricht Aachen Airport</i>	37
<i>II.4.2 East – Midlands Airport</i>	39
III Discussions et conclusions	41
III.1 Discussions.....	41
III.2 Propositions.....	42
III.3 Conclusions.....	45

Bibliographie

Annexes

LA GESTION ENVIRONNEMENTALE DES AEROPORTS – SITUATION EN REGION WALLONNE ET PROPOSITIONS

INTRODUCTION ET METHODOLOGIE

Cette étude a pour but l'analyse des mesures environnementales relatives aux installations aéroportuaires wallonnes dans l'optique de leur amélioration. Les récents développements en la matière, qui vont dans la direction de la présente recherche, montrent aussi combien la problématique est d'actualité et démontrent ainsi la nécessité de telles réflexions. Les récentes mesures prises dans l'accord cadre pour le développement des aéroports wallons peuvent en effet être améliorées, complétées par d'autres ; elles demanderont en outre une mise en œuvre réfléchie, le choix de procédures et de techniques. C'est ici que notre étude intervient.

Notre méthodologie se fonde sur l'étude et la comparaison des expériences étrangères en matière d'environnement et de communication dans les aéroports. Le rapport commence par une revue et analyse de l'existant en Région wallonne. Il se poursuit par la présentation de divers aéroports européens, différant par leur taille et la nature de leurs activités. Cette partie est basée sur la rencontre d'acteurs de la vie aéroportuaire (sociétés gestionnaires, riverains, autorités chargées des insonorisations,...) dont on trouvera la liste en Annexe I. Quand les entrevues se sont révélées impossibles faute de temps ou de disponibilité, les renseignements sont tirés de contacts téléphoniques, par courrier électronique et de publications diverses. Les comparaisons sont rendues aisées par des fiches types remplies pour chaque aéroport.

A la lumière de ces enseignements étrangers, la situation actuelle en Région wallonne est commentée. En fin de rapport diverses suggestions concrètes à court et long termes sont apportées afin d'optimiser le traitement de l'environnement et de la communication à Bierset et à Gosselies.

On excusera, dans les deux premières parties ci-dessous, quelques redites : elles permettent de lire séparément les chapitres sur Liège, Charleroi et chacun des aéroports étrangers tout en gardant une vue complète sur les événements les concernant.

A propos de la communication

Nous tenons à attirer l'attention du lecteur sur le fait que, en Belgique comme à l'étranger, nous nous sommes quelques fois heurtés, durant nos entrevues, à des problèmes d'affirmations et avis contradictoires et de rétention d'informations. Ce rapport dépend donc de la qualité des renseignements que nos interlocuteurs ont bien voulu nous fournir.

5. AEROPORTS WALLONS ET ENVIRONNEMENT : SITUATION ACTUELLE

5.1 INTRODUCTION ET RAPPEL DES COMPETENCES

Les aéroports wallons ont en fait connu une histoire comparable dans les grandes lignes. Aéroports militaires nés dans les années 20, ils seront repris ensuite par la Régie des Voies Aériennes et s'ouvriront avec plus ou moins de succès aux vols civils. Néanmoins, Liège – Bierset reste un aéroport militaire tandis que Charleroi – Gosselies, aéroport civil, représente surtout le centre de l'industrie aéronautique belge. Quoi qu'il en soit, ils passent tous deux dans la compétence de la Région wallonne en 1988 et se voient dotés dans les années 90 de structures juridiques propres et de sociétés de gestion privées capables d'y assurer une politique de gestion commerciale et de résorber le déficit d'exploitation.

Du point de vue des compétences, les aéroports wallons relèvent, suite à la régionalisation, du MET. Cependant la sécurité du trafic aérien, le contrôle des trajectoires, le service électronique aéronautique et la météo restent une compétence fédérale et sont assurés par Belgocontrol (entreprise publique autonome)¹..

Les préoccupations environnementales et de communication ne s'y sont développées qu'assez tardivement, en partie en raison du caractère récent du développement de leurs activités. Elles ont récemment connu un regain d'attention suite à l'adoption par le Gouvernement en juillet dernier d'un programme cadre pour le développement de ses aéroports et les mesures environnementales liées. Actuellement, les mesures prises ne concernent essentiellement que la lutte contre le bruit.

Le présent chapitre est consacré, dans un premier temps, à l'énumération des événements et mesures relatifs à l'environnement et à la communication au sein des aéroports wallons, et dans un second temps à un premier commentaire de ceux-ci. Une critique plus étayée ainsi que des solutions seront proposées en fin de rapport.

5.2 LIEGE – BIERSET

5.2.1 Présentation – bref historique

L'aéroport de Liège-Bierset est à la base un aérodrome militaire dont la création remonte à l'entre-deux-guerres. Après la seconde guerre, la RVA puis la Force Aérienne en assurent successivement la gestion. La Défense nationale en reprend le contrôle à partir de 1953. Jusqu'à la fin des années 80, Bierset verra ses infrastructures améliorées (aérogare civile, réfection de la piste) et s'ouvrira aux vols civils².

Avec la régionalisation de 1988, la compétence aéroportuaire passe aux mains de la Région wallonne, à l'exception de la sécurité aérienne. La Société de développement et de promotion de l'aéroport de Bierset (SAB), créée en 1990 et disposant d'une concession d'utilisation, assure la gestion de l'aéroport depuis cette date. Elle y mène une politique d'investissements qui a conduit au développement des vols passagers et surtout du cargo.

¹ Cfr le rapport CPDT de septembre 1999 *Etude de la meilleure valorisation possible de l'aéroport de Liège-Bierset*, p16

² Etant donné que Bierset est un aéroport militaire, son exploitation « civile » n'existe que par l'intermédiaire d'une autorisation accordée par la Défense nationale.

Les sociétés CAL (Cargo Airlines) et TNT se sont en effet installées à Bierset en 1996 (convention du 26/02/96). C'est en mars 1998 qu'ont commencé les vols de nuit liés aux activités de fret. En 1999, un accord de partenariat est signé avec les Aéroports de Paris (ADP).

La contestation des riverains s'organise dès 1996 et la signature du contrat TNT – SAB, principalement par l'ASBL Net-Sky. Depuis mars 1998, l'aéroport connaît en effet une cinquantaine de mouvements par nuit (moyenne 2000 : 45 mouvements) au-dessus de la région liégeoise.

L'aéroport de Liège Bierset représente aujourd'hui plus de 200 000 passagers par an et plus de 200 000 tonnes de fret, ce dernier chiffre lui assurant la douzième place dans le classement des aéroports de fret européen. 1500 personnes travaillent sur la plate-forme (Liège Logistics non compris), dont un millier chez TNT.

5.2.2 Les mesures environnementales légales et apparentées

Les mesures prises à l'aéroport de Bierset, tant par la SAB que par la Région, concernent avant tout la lutte contre le bruit. Elles sont reprises dans leur totalité et de manière concise en fin de chapitre, puis commentées. Voici ci-dessous, dans l'ordre chronologique, les événements marquants dans ce domaine, résultant d'arrêtés ou de « documents officiels » au sens large.

- le 04/01/91 : création du Fonds pour l'environnement lors de la convention Région wallonne – SAB : 35% des redevances aéronautiques doivent y être versées ; cette somme servira au financement de la cellule SERINFO puis, depuis 1999, aux mesures d'accompagnement en zone A (les sommes disponibles sont indiquées au point 1.2.8) ;
- le 12/03/98 : restrictions de décollage et d'atterrissage : les « Chapitre 2 » sont interdits entre 23 et 7h³ ;
- le 26/03/98 : création de la cellule SERINFO (Service d'assistance et d'information aux riverains de l'aéroport de Bierset, lié à la DG3 du MET), qui s'occupe notamment aujourd'hui d'informer les riverains sur la procédure de rachat volontaire des habitations en zone A (pour plus de détails voir le point 1.2.4) ;
- le 23/04/98 : définition de nouvelles routes d'atterrissage et de décollage, avec un moindre survol des zones habitées, applicables de minuit à 6h ;
- le 16/07/98 : circulaire relative à une gestion durable des demandes de permis d'urbanisme et de lotir dans la zone A du plan d'exposition au bruit des aéroports régionaux ; fixation des redevances à l'atterrissage des appareils (avec majoration de 50% pour les Chapitre 2 la nuit, qui sont de toutes façons interdits de décollage et d'atterrissage entre 23 et 7h depuis le 12 mars de la même année)⁴ ;
- le 10/09/98 : fixation de la zone A du plan d'exposition au bruit et fixation des mesures d'accompagnement relatives à cette zone⁵ ; il s'agit du rachat des maisons en zone A. Cette délimitation a fait l'objet d'un recours en annulation au Conseil d'Etat, recours qui a conduit à la redéfinition des zones et des procédures d'accompagnement ;

³ Arrêté du Gouvernement wallon fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne

⁴ Arrêté du Gouvernement wallon portant fixation des redevances à percevoir pour l'utilisation des aéroports relevant de la Région wallonne

⁵ Arrêté du Gouvernement wallon fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne

- le 19/11/98 : création du Comité de concertation pour l'environnement⁶ ;
- le 26/11/98 : fixation des mesures d'accompagnement relatives aux locataires de la zone A ; ces derniers peuvent bénéficier d'une prime de déménagement⁷ ;
- le 05/01/99 : création de l'EDSI (Etude, Devis et Suivi des travaux d'Insonorisation) au sein de la DG4 du MET afin de gérer les travaux d'isolation acoustique des habitations en zone B ;
- le 27/05/99 : fixation des mesures d'accompagnement relatives à l'indemnisation du chef de trouble commercial ou professionnel en zone A : les commerçants et professions libérales peuvent obtenir une indemnité⁸ ;
- 02/12/99 : approbation par le Gouvernement de l'avant-projet d'arrêté prévoyant l'extension de la zone A
- le 20/07/00 : accord cadre sur le développement des aéroports régionaux et les mesures environnementales : adoption des projets ou avant-projets d'arrêtés délimitant les zones A, B, C et D du PEB et approbation des avant-projets fixant les mesures d'accompagnement dans ces mêmes zones. Ainsi à Liège, le coût des acquisitions d'habitations est estimé à 4,5 milliards (un millier de maisons) ; les primes octroyées pour les isolations en zones B (2000 maisons, max 600 000 francs chacune), C (4000 maisons, max 300 000 chacune) et D (6000 maisons, max 150 000 francs chacune) à 3,5 milliards. D'autres mesures sont également proposées : restrictions de décollage et d'atterrissage, fixation de niveaux sonores au sol et vérification du respect de ces niveaux et des trajectoires par un réseau de mesure, mise en place d'une autorité de contrôle des nuisances sonores, renforcement du rôle du comité de concertation, programme expérimental R&D de lutte contre les nuisances, charte de qualité de l'environnement sonore. A Liège toujours, les décisions d'investissement pour les mesures suivantes ont été prises : implantation d'un radar, allongement de la piste, construction de nouveaux taxiways et parkings avions, raccordement au TGV fret, construction d'une station d'épuration, d'un hangar de maintenance et de tri des déchets, extension de la zone économique au plan de secteur. Le total des investissements pour l'acquisition de terrains, l'extension des parkings d'avions et l'allongement de piste se chiffre à 3,4 milliards⁹.

5.2.3 La politique de la SAB

La SAB est une société anonyme créée en 1990 suite à la régionalisation des compétences aéroportuaires. Elle résulte de la nécessité, pour la Région wallonne, de doter ses aéroports de structures juridiques propres qui assureraient une gestion concurrentielle de ceux-ci. Son capital est détenu par le holding public Meusinvest (75%) et ADP (Aéroports de Paris – 25%)

Responsable du développement de l'aéroport, de la commercialisation de la zone, de la sécurité et de la maintenance du site ainsi que du refuelling¹⁰, elle mène une politique d'investissements destinée à attirer les entreprises, tant au niveau de Liège Airport lui-même

⁶ Arrêté du Gouvernement wallon fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne

⁷ Arrêté du Gouvernement wallon fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne

⁸ Arrêté du Gouvernement wallon fixant les mesures d'accompagnement relatives à l'indemnisation du chef de trouble commercial ou professionnel dans la première zone d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne

⁹ Communiqué du Gouvernement wallon du 20/07/00

¹⁰ D'après le site internet de Liège Airport www.liegeairport.com

que du parc Liège Logistics. Elle publie d'ailleurs un magazine d'information *générale Airport and Logistics*, traitant des activités sur le site.

En matière environnementale et de communication avec les riverains, on peut retenir les faits suivants :

- la SAB participe au Comité de concertation pour l'environnement comme prévu par l'arrêté ;
- elle n'accepte plus de nouvelles compagnies qui utiliseraient des appareils « Chapitre 2 » hush-kittés, mais laisse les compagnies déjà installées utiliser les leurs (en pratique, ce point concerne les B727 de TNT, dont le remplacement a cependant été décidé) ;
- elle n'accepte plus les vols d'entraînement de nouvelles compagnies non installées sur le site. Ces opérations de training sont par ailleurs interdites à partir de 21h ainsi que pendant les week-ends et jours fériés.

Ces deux derniers points seront fixés légalement dans un arrêté dont l'avant-projet a été approuvé dans l'accord cadre de juillet 2000.

Pour terminer, on ne peut pas parler de Bierset sans faire référence à TNT. Cette dernière est la plus grosse entreprise sur le site et a signé, en 1996, une convention avec SAB et la Région ; convention dans laquelle elle se voit concéder différents avantages, dont celui d'être consultée, entre autres, pour toute décision « ayant trait au fonctionnement de l'aéroport que la SAB (...) croit ou devrait croire pouvoir avoir des répercussions (...) sur les activités de TNT ».

5.2.4 SERINFO : actions et résultats

La cellule SERINFO a donc été créée début 98 par le Gouvernement wallon. Elle emploie cinq personnes et est officiellement responsable :

- des mesures d'encadrement dans l'utilisation de l'espace aérien ;
- des mesures d'accompagnement pour les riverains ;
- de l'information et de l'assistance des riverains.

En réalité, ses missions se limitent aux deux derniers points. La cellule s'occupe principalement d'accompagner les riverains de la zone A dans la procédure de rachat de leur habitation ou de leur terrain. Elle est aussi chargée d'informer, de manière générale, sur toute question environnementale liée à l'aéroport et porte à ce titre le nom de « Comptoir de l'environnement ». Elle devrait être chargée du traitement des plaintes relatives au bruit et aux trajectoires des appareils. Ce traitement s'effectuera grâce au logiciel Maptraject développé par A-Tech, conçu pour suivre les avions en approche et au décollage, ainsi que le niveau de bruit qu'ils provoquent au sol, grâce aux données radar de Belgocontrol et aux relevés de bruit récoltés par les sonomètres de la SAB. Il permettra de vérifier le suivi des trajectoires, voire d'appliquer des amendes aux compagnies en infraction. Cependant plusieurs difficultés doivent encore être résolues avant son utilisation effective, notamment avec Belgocontrol.

A l'heure actuelle¹¹, les résultats de la cellule peuvent se résumer comme suit (habitations et terrains non bâtis confondus) : des 1178 propriétaires de la zone A, 739 ont entamé la procédure, desquels plus de 349 ont signé les actes de vente. Huit propriétaires ne souhaitent pas se séparer de leur bien. Soulignons que les sociétés de logements sociaux

¹¹ fin septembre 2000

de la zone n'ont pas encore entamé la procédure. D'autre part les biens achetés après le 01/03/98 ne peuvent faire l'objet d'un rachat.

C'est par l'intermédiaire de l'intercommunale SLF (Société de Leasing et de Financement) que les rachats sont effectués grâce à un emprunt garanti par la Région. Jusqu'ici, leur coût moyen est de 5400000 BEF. Précisons que le rachat est basé sur la valeur vénale du bien en 97 augmentée de 10% et d'un indemnité de déménagement de 300000 BEF. Les terrains ainsi libérés sont destinés à l'accueil d'entreprises, tandis que les constructions seront soit démolies, soit occupées par des entreprises également. C'est la SPI+ qui gère la réaffectation des biens récupérés.

5.2.5 EDSI : actions et résultats

L'EDSI (Etudes, Devis et Suivi des travaux d'Insonorisation), créé en 99 au sein du MET (DG4), est chargé de la gestion et du suivi des travaux d'insonorisation des habitations dans la zone B du plan d'exposition au bruit. Ce service occupe actuellement une quinzaine de personnes : une équipe administrative de trois personnes, une équipe technique de dix personnes, deux chauffeurs, un ingénieur et le directeur.

Aujourd'hui six maisons tests ont été isolées, dont cinq entièrement et une au niveau des pièces de nuit uniquement. Le but est l'obtention d'un indice d'affaiblissement de 45 dBA pour ainsi avoir des pièces (de nuit) où l'intensité sonore provoquée par un bruit d'avion (niveau maximal des appareils les plus bruyants en 2002 : 85 dB) ne dépasse pas les 45 dB. fenêtres fermées. Ce résultat est atteint par, suivant les cas, la pose de vitrages et de châssis isolants acoustiques, l'installation de fentes d'aération acoustiques et d'un système d'extraction d'air (car l'isolation phonique ne fonctionne bien entendu que fenêtres fermées), l'isolation du toit ou des plafonds du dernier étage.

Le coût moyen des cinq premières habitations s'élevait à un million et demi. La sixième a coûté moins de 400000 BEF (traitement des pièces de nuit uniquement). Actuellement 14 nouveaux chantiers tests sont en cours de réalisation, proposant un système d'insonorisation comparable à celui des cinq premières, permettant cependant d'atteindre 45 dB au maximum dans les pièces de nuit mais 55 dB au maximum dans les pièces de jour. Leur coût varie de 360000 à 600000 BEF. La procédure qui sera adoptée pour la totalité des habitations (contrôle des travaux, système de paiement, référentiel technique,...) n'est pas encore déterminée.

5.2.6 Le Comité de concertation pour l'environnement et la communication avec les riverains

Créé par arrêté fin 98, le Comité de concertation pour l'environnement réunit les différents acteurs de l'activité aéroportuaire : SAB, TNT, CAL, Belgocontrol, le Ministère de la défense nationale, les ministères wallons des transports, de l'environnement, les communes riveraines, les associations de riverains. Il a un rôle consultatif ; sa mission est, dans les textes, « d'assurer au mieux l'intégration de l'aéroport dans son environnement ». Dans les faits, on y débat des incidences sur l'environnement des développements de l'aéroport et on y échange des informations. Le Comité s'est réuni dix fois depuis décembre 1998¹².. L'accord de juillet 2000 prévoit un renforcement de son rôle, notamment dans le cadre du suivi de la future charte sur la qualité de l'environnement et de la saisie de la future autorité indépendante.

La communication avec les riverains s'organise aussi, comme on l'a vu, par le biais de SERINFO, principalement au sujet des procédures de rachat en zone A. La cellule a en

¹² Un autre comité de concertation a existé entre 1996 et 1997 et s'est réuni quatre fois.

autre publié un feuillet d'information plus général, tiré à 250 000 exemplaires et destiné aux communes riveraines.

5.2.7 L'avis des riverains

L'asbl Net-Sky est la principale association de riverains de l'aéroport de Bierset. Formée début 96 parallèlement à la signature de l'accord entre SAB et TNT, elle regroupe différents comités de quartier. Sa priorité est la plus grande réduction possible des nuisances sonores à la source, suivie de l'indemnisation des préjudices causés par les nuisances restantes. Dans cette optique, Net-Sky demande une réorientation du développement de l'aéroport vers les vols diurnes afin de disposer de nuits calmes. L'association compte 3000 membres environ, répartis sur toutes zones du PED et hors zone.

Net-Sky émet entre autres les objections suivantes :

- l'indicateur de bruit choisi pour la détermination des zones du PEB n'est pas le plus judicieux (il ne tient notamment pas assez compte des émergences et des caractéristiques du trafic à Bierset, concentré sur quelques heures de la nuit) ; l'asbl conteste aussi la limite des 70 LDN choisie pour circonscrire la zone A ;
- les zones du plan d'exposition au bruit sont sous-estimées car elles ne tiennent pas compte de la dispersion des vols autour de la trajectoire linéaire théorique ;
- la vente volontaire des biens en zone A ne correspond pas à une juste indemnisation (conditions inférieures à celles de l'expropriation) et les sommes prévues pour les insonorisations ne sont pas suffisantes ;
- les vols de nuit pour le courrier express ne sont pas une absolue nécessité ;
- la transparence et la communication entre les différents acteurs laissent à désirer.

5.2.8 Résumé des mesures appliquées en septembre 2000

Bruit

Limitation à la source

- interdiction des « Chapitre 2 » entre 23 et 7h
- interdiction des vols d'entraînement les soirs (de 7h à 21h), week-ends et jours fériés
- interdiction des « Chapitre 2 » hush-kittés par de nouvelles compagnies
- majoration des redevances d'atterrissages des « Chapitre 2 » la nuit (période où leur atterrissage ou décollage est interdit)
- interdiction des nouveaux vols d'entraînement par des compagnies non implantées sur le site
- optimisation des routes de décollage et d'atterrissage

Limitation à la perception

- rachat sur base volontaire des biens en zone A (SERINFO) financé en partie par le Fonds de l'environnement (35% des redevances aéronautiques¹³)
- isolation des habitations en zone B (EDSI)

¹³ Estimation de la somme versée pour 2000 : environ 50 millions ; somme disponible au 31/12/99 : 83391458 BEF

- interdiction de construire de nouveaux logements en zones A et B et obligation d'insonoriser tout nouveau bâtiment en zones B, C et D

Communication

- Comité de concertation pour l'environnement
- SERINFO (et EDSI)

Les mesures supplémentaires prévues par l'accord cadre sur le « développement des aéroports régionaux et les mesures environnementales y relatives » sont les suivantes :

- interdiction des essais moteurs entre 21h et 9h ;
- interdiction totale des Chapitre 2 (non hushkittés) à partir du 1er avril 2002 ;
- interdiction totale des Chapitre 2 hushkittés à partir du 1er juillet 2002 ;
- installation d'un réseau de sonomètres et d'un radar pour le contrôle de quotas de bruit¹⁴ et des trajectoires ; interdiction de dépasser les seuils de 90, 85 et 80 Lamax dans les zones respectives A, B et C¹⁵ ;
- rédaction d'une charte de qualité de l'environnement sonore ;
- mise en place d'une autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ;
- renforcement du comité de concertation ;
- lancement d'études visant à déterminer les meilleures techniques d'insonorisation ;
- construction d'une station d'épuration des eaux usées et d'un hangar de tri des déchets.

Ces mesures sont commentées au point 1.4.

5.3 CHARLEROI – GOSSELIES

5.3.1 Présentation - bref historique

La création de l'aéroport de Gosselies remonte à 1919. C'est alors une école d'aviation militaire. Après la guerre, il devient un aérodrome public et sa gestion est confiée dès 1946 à la RVA. Celle-ci en améliore l'infrastructure et les équipements (piste, radar,...). L'aéroport devient parallèlement le plus grand centre de l'industrie aéronautique belge avec la présence des constructeurs SABCA et SONACA. Les vols civils se développent peu.

C'est en 1991 que la société anonyme BSCA (Brussels South Charleroi Airport) est créée. L'opération s'inscrit directement dans le cadre du transfert de l'Etat aux Régions des pouvoirs de gestion et d'exploitation des aéroports régionaux. Cette société de droit privé, détenue majoritairement par le holding Sambrinvest, mène depuis lors la gestion de l'aéroport. Elle s'oriente avant tout vers les vols passagers de jour : liaisons régulières low cost (Ryanair), charters et vols d'affaires ; ainsi que vers les vols d'entraînement (touch and go).

En ce qui concerne le développement de l'aéroport de Charleroi, la question d'actualité est longtemps restée l'éventuel allongement de la piste, définitivement acquis en juillet de cette année. C'est à l'occasion de l'étude d'incidences que l'ARACH (Association des Riverains et

¹⁴ zone A : LDN > 70 dBA ; zone B : LDN entre 65 et 70 dBA ; zone C : LDN entre 60 et 65 dBA, zone D : LDN entre 55 et 60 dBA.

¹⁵ Les différents indices font l'objet de l'Annexe V

habitants des communes proches de l'Aéroport de Charleroi), créée en 1992, a pu diffuser plus largement ses avis.

L'aéroport de Charleroi-Gosselies représente aujourd'hui 235 000 passagers¹⁶ et 60 000 mouvements par an. 55 personnes travaillent pour BSCA, 300 sur le site et un peu moins de 2000 pour SABCA et SONACA.

5.3.2 Les mesures environnementales légales et apparentées

Les mesures prises à Charleroi, d'un point de vue légal, se confondent en partie avec celles déjà énumérées pour Bierset étant donné que la plupart des textes valent pour les deux aéroports régionaux. Toutefois les arrêtés concernant uniquement Charleroi sont plus rares que ceux consacrés à Bierset. Ils concernent essentiellement la lutte contre le bruit. A côté des références légales, d'autres mesures existent ; elles sont reprises dans les chapitres suivants et synthétisées dans le point 1.3.6 :

- le 12/03/98 : restrictions de décollage et d'atterrissage : les « Chapitre 2 » sont interdits entre 23 et 7h ;
- le 16/07/98 : circulaire relative à une gestion durable des demandes de permis d'urbanisme et de lotir dans la zone A du plan d'exposition au bruit des aéroports régionaux ; fixation des redevances à l'atterrissage des appareils (avec majoration de 50% pour les Chapitre 2 la nuit, qui sont de toutes façons interdits de décollage et d'atterrissage entre 23 et 7h depuis le 12 mars de la même année)¹⁷ ;
- le 10/09/98 : fixation des mesures d'accompagnement relatives à la première zone du plan d'exposition au bruit ; il s'agit du rachat des maisons en zone A ;
- le 26/11/98 : fixation des mesures d'accompagnement relatives aux locataires de la zone A ; ces derniers peuvent bénéficier d'une prime de déménagement ;
- janvier 99 : étude d'incidences relative à l'allongement de piste¹⁸ ;
- le 24/03/99 : adoption du plan d'expropriation en prévision de l'allongement de piste ;
- le 27/05/99 : fixation des mesures d'accompagnement relatives à l'indemnisation du chef de trouble commercial ou professionnel en zone A : les commerçants et professions libérales peuvent obtenir une indemnité ;
- le 20/07/00 : accord cadre sur le développement des aéroports régionaux et les mesures environnementales : approbation des avant-projets d'arrêtés délimitant la zone A du PEB et fixant les mesures d'accompagnement des zones A, B, C et D. Ainsi à Charleroi, le coût des acquisitions d'habitations est estimé à 600 millions (140 maisons) ; les primes octroyées pour les isolations en zones B (max 400 000 francs par maison), C (max 200 000 francs) et D (max 100 000 francs) à 1,6 milliards. D'autres mesures y sont également présentées : ouverture limitée entre 7 et 22h, restrictions de décollage et d'atterrissage, optimisation des trajectoires, fixation de niveaux sonores au sol, mise en place d'une autorité de contrôle des nuisances sonores, programme expérimental de lutte contre les nuisances, fonctionnement du comité de concertation, charte de qualité de l'environnement sonore.

¹⁶ Rapport annuel 1999, BSCA

¹⁷ Arrêté du Gouvernement wallon portant fixation des redevances à percevoir pour l'utilisation des aéroports relevant de la Région wallonne

¹⁸ Arrêté ministériel relatif à l'expropriation des biens immeubles situés sur le territoire de la commune de Charleroi

A Charleroi toujours, les décisions d'investissements suivantes ont été prises : allongement de la piste, construction d'une nouvelle aérogare, de parkings pour voitures, d'accès routiers, d'un raccordement ferroviaire à Bruxelles via Ottignies, extension de la zone économique au plan de secteur. Le total des investissements pour l'amélioration de l'infrastructure, l'extension des parkings d'avions et l'allongement de piste (3200 m) est estimé à 2,4 milliards. Il faut y ajouter 1 milliard pour la création d'une nouvelle zone économique et 1,4 milliard pour le développement de la nouvelle aérogare¹⁹.

- le 01/08/00 : activation de la ligne SERINFO et ouverture du service au public ;

Toutes les zones du PEB n'ont pas encore été arrêtées à Gosselies.

5.3.3 La politique de BSCA

La BSCA sa (Brussels South Charleroi Airport) est une société commerciale responsable de la promotion et du développement de l'aéroport de Gosselies depuis 1991. Son actionnaire principal est Sambrinvest (holding public).

En matière environnementale et de communication, on peut retenir les faits suivants :

- BSCA et les riverains, mais aussi le MET, Belgocontrol et la Ville de Charleroi se sont rencontrés lors de réunions trimestrielles d'informations depuis 1992, mais ces réunions ont cessé. Un comité de suivi se tient également tous les trois mois entre BSCA et trois représentants des riverains. Il sera probablement remplacé par le Comité de Concertation.
- Une revue « Entre Voisins » a été publiée par deux fois en 300.000 exemplaires au cours de l'année 98. Destinée aux riverains, elle reprenait des informations sur l'actualité aéroportuaire à Charleroi. Sa publication a repris en septembre 2000 suite à la décision d'allongement de piste et l'ouverture de la ligne SERINFO.
- BSCA a adopté le 31/05/99 une politique environnementale axée sur les points suivants : le bruit, les eaux et l'information. En réalité, seule une partie des mesures citées sont opérationnelles à l'heure actuelle :
 - En matière de communication : les réunions mentionnées ci-dessus, la diffusion de certaines statistiques et un numéro d'appel avec répondeur ;
 - En matière de bruit : interdiction des vols d'entraînement le week-end et de 22h à 7h en semaine, engagement pour une réduction des vols de nuit, réduction des bruits rampants.

Comme à Bierset, 35% des redevances aéroportuaires sont versées dans un Fonds de l'environnement. Cette somme va être affectée aux indemnités des riverains. Le montant disponible est indiqué au point 1.3.7.

Par ailleurs, on peut remarquer l'utilisation des transports en commun par les passagers, à défaut du personnel : des bus à horaire flexible, en liaison avec les vols, circulent depuis et vers le centre – ville.

5.3.4 SERINFO : actions et résultats

La cellule a ouvert le 1er août 2000. Elle emploie cinq personnes dont une assistante sociale et une spécialiste en communication. Jusqu'à présent elle a reçu environ 200 appels : les riverains se demandent en général dans quelle zone se situe leur habitation et à quelles mesures ils peuvent prétendre. Le service fonctionne en fait sur le modèle de SERINFO Liège (même système de traitement des appels, par exemple), avec lequel il collabore. Cependant dans ce cas, tous les employés sont financés par la Région.

¹⁹ Communiqué du Gouvernement wallon du 20/07/00

SERINFO sera chargé du secrétariat du Comité de Concertation (pas de voie délibérative), qui ne s'est pas encore tenu.

5.3.5 Le comité de suivi

Ces réunions ont déjà été présentées dans le chapitre 1.3.3. On y débat des incidences des développements de l'aéroport, on y apporte ses demandes et on y échange des informations.

Quelques mesures ont ainsi été négociées, par exemple la suppression des vols d'entraînement le samedi ou la limitation des vols de nuit.

5.3.6 L'avis des riverains

Les riverains de l'aéroport de Gosselies sont regroupés en une association nommée ARACH (Association des Riverains et habitants des communes proches de l'Aéroport de Charleroi – Gosselies). Celle-ci s'est formée en 1992 suite à l'annonce du projet de développement de l'aéroport. L'asbl compte environ 600 membres.

L'ARACH, qui participe donc depuis le début aux réunions trimestrielles mentionnées plus haut, résume ses revendications comme suit :

« Non : à l'allongement de piste²⁰, aux vols de nuits et aux vols d'entraînement sur moyens et gros porteurs et au fret ; oui : à une piste qui supporte l'industrie aéronautique locale, à un développement modéré du trafic passager de jour moyennant des conditions d'exploitation strictes, à une étude globale au niveau wallon préalablement à tout investissement. »²¹.

5.3.7 Résumé des mesures appliquées aujourd'hui

Bruit

Limitation à la source

- interdiction des « Chapitre 2 » entre 23 et 7h
- interdiction des vols d'entraînement les soirs (21h), week-ends et jours fériés
- réduction de 10% des vols de nuit par rapport à 97
- réduction des bruits rampants (APU²² et positionnement des appareils)
- orientation vers les vols de jour

Limitation à la perception

- rachat sur base volontaire des biens en zone A (SERINFO) (Attention : mesure prévue mais non mise en oeuvre)
- isolation des habitations en zone B (EDSI) (Attention : mesure prévue mais non mise en oeuvre)
- interdiction de construire de nouveaux logements en zones A et B et obligation d'insonoriser tout nouveau bâtiment en zones B, C et D

²⁰ La question qui a longtemps focalisé l'attention de toutes les parties prenantes est l'allongement de piste de l'aéroport. D'après BSCA, il lui permettra d'attirer plus d'opérateurs sur le site et d'étendre ses activités (de jour). Le projet a donné lieu à la réalisation d'une étude d'incidences. Le Gouvernement s'est prononcé pour un allongement à 3200m en juillet dernier. Toutefois l'arrêté du 24 mars 1999 permettait déjà de procéder aux expropriations nécessaires à l'allongement.

²¹ DELANGUE P. – ARACH, Audition du 21 mars 2000 devant la Commission Economique du Parlement Wallon

²² Auxiliary Power Unit : sorte de groupe électrogène qui fournit l'énergie aux appareils au sol

Communication

- Comité de suivi et réunions trimestrielles avec les riverains
- Diffusion de statistiques
- Numéro d'appel

Autres

- ensemble des mesures reprises dans une politique environnementale et existence au sein de BSCA d'un service environnemental
- navettes de bus pour les passagers adaptés aux heures de vols
- versement de 35% des redevances aéronautiques dans le Fonds de l'environnement²³

Les mesures supplémentaires prévues par l'accord cadre sur le « développement des aéroports régionaux et les mesures environnementales y relatives » sont les suivantes :

- ouverture limitée entre 7h et 22h ;
- interdiction des essais moteurs entre 21h et 9h ;
- interdiction totale des Chapitre 2 (non hushkittés) à partir du 1er avril 2002 ;
- interdiction totale des Chapitre 2 hushkittés à partir du 1er juillet 2002 ;
- installation d'un réseau de sonomètres pour le contrôle des quotas de bruit²⁴ et des trajectoires ; interdiction de dépasser les seuils de 90, 85 et 80 Lamax dans les zones respectives A, B et C ;
- rédaction d'une charte de qualité de l'environnement sonore ;
- mise en place d'une autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ;
- renforcement du comité de concertation ;
- lancement d'études visant à déterminer les meilleures techniques d'insonorisation ;
- construction d'un raccordement ferroviaire entre l'aéroport et Bruxelles, via les lignes 140 et 161.

5.4 COMMENTAIRES

L'étude ci-dessus des deux aéroports wallons nous inspire d'entrée quelques réflexions, que voici. Leur analyse plus détaillée et les suggestions pour le futur ne seront proposées qu'en fin de rapport, après l'analyse des expériences étrangères.

En ce qui concerne les mesures à la source, l'éventail de limitations appliquées à ce jour à Bierset et Gosselies ne représente qu'une partie des actions possibles comme nous le verrons dans les Chapitre II. Un point négatif réside dans l'impossibilité actuelle de contrôler les trajectoires et le bruit. A Charleroi, le réseau de sonomètres n'est pas installé. A Liège, il l'est mais le système n'est pas encore opérationnel.

²³ Estimation de la somme versée pour 2000 : environ 20 millions ; somme disponible au 30/09/99 : 50827910 BEF

²⁴ zone A : LDN > 70 dBA ; zone B : LDN entre 65 et 70 dBA ; zone C : LDN entre 60 et 65 dBA, zone D : LDN entre 55 et 60 dBA.

Pour les mesures à l'immission, les différentes zones du PEB sont longtemps restées floues d'un point de vue légal. Dès lors toutes les mesures d'accompagnement se sont effectuées jusqu'ici dans l'imprécision à Bierset (et pas du tout à Gosselies). En particulier, les travaux d'insonorisation des habitations en zone B souffrent d'une certaine lenteur : six chantiers terminés sur 2000 deux ans après le début des vols nocturnes. On peut toutefois relever que les nouvelles zones de bruit arrêtées tiennent – ou tiendront – compte de la dispersion des trajectoires des vols, ce qui n'était pas le cas auparavant. A Liège, le suivi des trajectoires et le traitement des plaintes devraient être opérationnels en novembre.

Il nous semble enfin que l'ensemble de la problématique liée au développement des aéroports wallons a souffert d'un manque de communication et de transparence entre les parties impliquées (SAB, RW, riverains, Belgocontrol) ainsi que d'une certaine lenteur, en ce qui concerne par exemple le PEB, les mesures d'accompagnement et de concertation. En fait, les différentes étapes liées au développement du trafic et à ses conséquences se déroulent dans une logique de réparation après-coup et non de prévision des effets.

Il faut tout de même noter que la situation à Charleroi – Bruxelles Sud a évolué plus favorablement en matière de communication et de transparence. Il existe au sein de BSCA un responsable des questions environnementales et de la communication. Une politique environnementale propre à BSCA a été également mise sur pied. En outre, des réunions régulières avec les riverains se tiennent depuis longtemps, témoins d'une certaine bonne volonté de la société. Celle-ci se dit par ailleurs convaincue de la nécessité d'intégrer l'environnement et l'aménagement du territoire à la gestion des aéroports. Il faut aussi remarquer que l'aéroport de Charleroi, bien que de petite taille, participe aux réunions du comité environnement de l'ACI Europe²⁵. Ces différents points, même s'ils ne sont suivis dans les faits que de peu d'initiatives volontaristes, ont au moins le mérite d'exister dans la forme.

En regard, la politique de la SAB est contrastée. Les questions des tiers sur le sujet de l'environnement se trouvent aiguillées vers SERINFO, et d'une certaine manière la mise en parallèle des perspectives environnementales et du développement économique de l'aéroport ne peut se faire. SERINFO se consacre de plus presque exclusivement aux ventes volontaires en zone A. Liège Airport, enfin, diffuse peu d'informations, ne serait-ce par exemple qu'un rapport d'activités annuel, publication pourtant disponible dans tous les aéroports. Ces réticences à communiquer des informations trouveraient leur origine dans la crainte de les voir retournées contre la SAB dans le climat de susceptibilité qui règne à Bierset.

L'accord cadre intervenu en juillet change certaines données. Il prévoit des solutions à une partie des problèmes actuels : il fixe définitivement les restrictions de décollage et d'atterrissage, instaure des quotas de bruit (dont des Lamax²⁶), organise la concertation et le dialogue (comité, autorité indépendante, charte,...) sur le modèle de ses voisins européens, prévoit les mesures d'accompagnement dans les différentes zones du PEB. Le point essentiel nous paraît avant tout le contrôle des trajectoires et la possibilité d'amendes pour ceux qui ne les respectent pas. Cette surveillance, appliquée déjà dans de nombreux aéroports voisins, est la base indispensable de tout le dispositif de traitement des nuisances et de communication avec les riverains. Nous reviendrons sur tout ceci en fin de rapport.

²⁵ Airport Council International

²⁶ voir Annexe V

6. EXPERIENCES ETRANGERES

6.1 INTRODUCTION

Il nous a paru indispensable, suite à notre étude des aéroports wallons, de nous informer sur les solutions appliquées aux problèmes d'environnement et de communication dans d'autres aéroports. C'est ainsi que nous avons visité des aéroports étrangers et y avons rencontré les différentes parties prenantes.

Dans ce chapitre, les aéroports sont classés par taille. Une fiche signalétique énumère, pour chacun d'eux, leurs caractéristiques principales (activités, politique,...) et permet ainsi de juger de leurs différences et similitudes par rapport aux aéroports régionaux, pour lesquels des fiches similaires ont été réalisées en Annexe III. Une description brève de l'ensemble de leurs mesures environnementales suit. Attention, il ne s'agit que des mesures qui dépendent principalement des sociétés gestionnaires (même s'il s'agit de respecter la législation) et appliquées sur le site même. Les mesures relevant surtout des autorités publiques et extérieures au site (particulièrement l'aménagement du territoire et les travaux d'insonorisation) ne sont que brièvement abordées car elles concernent des territoires nationaux et non des aéroports particuliers. Elles sont cependant détaillées en Annexe II (« contexte juridique et insonorisations »). Il n'est pas non plus fait état des mesures de sécurité. Enfin, les mesures les plus intéressantes sont épinglées. Les discussions et conclusions font l'objet du chapitre suivant.

Pour rappel, la liste des personnes rencontrées est disponible en Annexe I. Il va de soi que tout renseignement complémentaire - comme des statistiques, des détails techniques sur les mesures et procédures énumérées ou les coordonnées des spécialistes consultés – peuvent être obtenus auprès de l'équipe des chercheurs.

6.2 AEROPORTS DE TRES GRANDE TAILLE (> 25 MILLIONS DE PASSAGERS)

6.2.1 Aéroports de Paris : Orly et Paris Charles-de-Gaulle (CDG)

6.2.1.1 Introduction

LOCALISATION : Orly et Roissy

GESTIONNAIRE : ADP (Aéroports de Paris)

PASSAGERS : 25,3 millions à Orly en 1999, 43,6 millions à Roissy en 1999

FRET : 1 361 000 tonnes en 1999

EMPLOIS : 50 000 à Roissy ; 30 000 à Orly (chiffres pour les sites entiers)

VOLS DE NUIT : à Roissy uniquement

SME : ISO 14000 en cours

RAPPORT ENVIRONNEMENTAL : oui

MOTS CLEFS (environnement et communication) : revues Entre Voisins et Entre Voisins Environnement ; Maisons de l'Environnement ; système Sonate de suivi des trajectoires et du bruit ; lieux de rencontres légaux : CCE, CCAR ; Charte de l'Environnement, Code de bonne conduite

INSONORISATIONS : en cours

REMARQUES : participation de 25 % de ADP dans SAB ; intermodalité fer / air

RENCONTRES : représentants ADP

VISITES : Maison de l'environnement de Roissy, gare TGV

6.2.1.2 Brève description des mesures environnementales (et de communication)

Les aéroports de Paris, Orly et Roissy Charles-de-Gaulle, tiennent des rôles différents. Le premier est plutôt consacré au trafic intérieur, fermé la nuit et limité en nombre de mouvements (250 000 par an) ; tandis que le second, ouvert 24 heures sur 24, accueille le trafic international et transatlantique et joue l'intermodalité avec le TGV.

ADP fait figure d'exemple en matière de communication, mais aussi sur le plan environnemental. Sa politique en la matière est inscrite dans son plan stratégique et un bilan environnemental reprend chaque année les progrès enregistrés.

Les objectifs et mesures se résument comme suit :

Bruit

L'objectif est ici de maintenir deux indicateurs de bruit (niveau sonore global et niveau sonore du trafic nocturne) sous le niveau de 1997. Le but est atteint à quasiment tous les points de mesures malgré la croissance du trafic. A Orly, le niveau de bruit est en diminution.

Ces résultats ont été obtenus grâce à :

- la modernisation de la flotte et le retrait des Chapitres 2, incités par des redevances au décollage d'autant plus élevées que les appareils sont bruyants ;
- un contrôle strict des trajectoires par l'enregistrement des niveaux de bruit grâce à un réseau de stations de mesures ; les infractions étant sanctionnées par des amendes et publiées dans Entre Voisins Environnement. Le respect des trajectoires à moindre bruit (notamment une procédure « à vue » conçue pour éviter le survol des zones les plus habitées) est aussi encouragé par un Code de bonne conduite, signé entre autres par les compagnies et les pilotes en 1998²⁷ ;
- un engagement de toutes les parties pour diminuer les nuisances sonores, engagement concrétisé par la Charte de qualité de l'environnement sonore en 1998. Elle a été élaborée au sein de la CCE (Commission Consultative pour l'Environnement) qui regroupe ADP, les riverains, les élus, les pilotes et l'Etat ;
- un contrôle du bruit généré par les essais moteur grâce à des stations de mesures.

Parallèlement, la législation prévoit l'indemnisation des travaux d'insonorisation des habitations comprises dans les différentes zones du Plan de Gêne Sonore²⁸ ainsi que des restrictions en matière d'aménagement du territoire dans les zones du Plan d'Exposition au Bruit. Ces mesures sont valables sur tout le territoire français, du moins dans les zones concernées par un des neuf plus grands aéroports. Pour une explication complète, nous vous renvoyons à l'Annexe II.

Air

La politique d'ADP dans ce domaine suit deux axes : la surveillance et l'amélioration de la qualité.

²⁷ Son élaboration a été assurée par ADP, les compagnies, les pilotes, les contrôleurs aériens et la Direction générale de l'aviation civile

²⁸ plus d'un millier ont été traitées aujourd'hui

- La surveillance est réalisée par des stations de mesures sur les plates-formes et sous la responsabilité d'ADP ainsi que par des stations extérieures contrôlées par l'association régionale Airparif. Une partie des données (analyse de polluants, mesures météo,...) récoltées par ADP et traitées par son laboratoire sont publiées dans Entre Voisins Environnement. Avec Airparif des recherches de modélisation et d'inventaire des émissions sont également menées.
- L'amélioration de la qualité de l'air passe par les mesures suivantes :
 - choix de la cogénération à Roissy pour la production de chaleur et d'électricité ;
 - utilisation de prises d'approvisionnement en courant de 400 Hz au sol au lieu des APU (Auxiliary Power Unit) ou des groupes électrogènes séparés ;
 - réduction du temps de roulage des avions au sol ;
 - augmentation du nombre des véhicules électriques ou au gaz circulant sur le site ;
 - diverses opérations d'amélioration des rendements énergétiques des bâtiments
 - (nouvelles cheminées, réglage des foyers de combustion,...) ;
 - travaux de désamiantage.

Eau

Les actions d'ADP visent à assurer une bonne qualité de ses effluents en réduisant l'apport de polluants à la source puis en réalisant le traitement :

- pour les eaux usées, des bacs à graisse et autres unités de prétraitement ont été installés sur le site, avant l'acheminement de l'eau vers les stations d'épuration externes (régionales). Le réseau a aussi été réhabilité préventivement ;
- pour l'eau potable, ADP a pour but de réduire la consommation en diminuant les pertes en réseau ;
- pour les eaux pluviales, les polluants sont captés par des séparateurs d'hydrocarbures. Les éventuelles crêtes de pluie sont étalées grâce à des bassins qui régulent les débits. L'eau est enfin traitée en station d'épuration, sur le site même à Orly, ce qui est peu commun ;
- pour les eaux de dégivrage, elles sont acheminées vers une station d'épuration ; les anti-givrants quant à eux sont récupérés par des aspirateurs. L'utilisation des produits et le traitement des eaux sont contrôlés par l'emploi d'aires de dégivrage spécialisées.

Déchets

ADP est devenu en 1998 responsable de la collecte et du traitement des déchets sur la totalité de ses deux plates-formes. Son objectif est de promouvoir le tri sélectif à la source et d'atteindre ainsi un taux de valorisation des déchets de 55% en 2002. Pour ce faire la société a instauré une tarification incitative (coûts plus faibles pour les entreprises qui trient valablement) et des rencontres trimestrielles avec tous les acteurs concernés, ceci pour les déchets industriels banals. En ce qui concerne les déchets industriels spéciaux, ADP organise des collectes communes auprès des entreprises, qui sont légalement elles-mêmes responsables de ces déchets particuliers. Les déchets inertes sont expédiés par les entreprises vers des sites de traitement.

Accessibilité

Par rapport à 1997, le but d'ADP est d'augmenter l'utilisation des transports en commun de 15% en 2001, afin de garantir des temps d'accès raisonnables. Les mesures mises en place sont entre autres :

- l'augmentation des fréquences des dessertes de Roissy par le RER ;

- un effort d'information des usagers du RER à la Gare du Nord (stand avec préposés) et à l'aérogare (affichage des heures des trains) ;
- une amélioration du service sur la navette Paris – Orly ;
- un service à la demande de ramassage en minibus pour les employés, de jour comme de nuit ;
- la mise en route de différents projets et études pour améliorer l'offre, basés notamment sur une enquête auprès des 1200 usagers des aéroports : nouvelle desserte ferroviaire, prolongement d'une ligne de métro, amélioration du service de taxis, étude sur l'intermodalité, notamment pour le fret (voir à ce sujet le tome IIB du présent rapport).

Aménagements paysagers

Outre les actions sur les cultures et les herbages nécessaires à la lutte aviaire, les deux plates-formes bénéficient de mesures de reconquête paysagère (recréation de la couverture végétale, restructuration de talus, îlots fleuris,...). ADP finance en outre quelques projets plus ponctuels (ferme pédagogique, ...).

Communication

Les Aéroports de Paris ont fortement développé leur politique de communication. Au-delà des mesures légales (Commission Consultative de l'Environnement, établissement de la Charte de qualité de l'environnement sonore), elle trouve sa traduction concrète dans les Maisons de l'environnement. Celles-ci accueillent des visiteurs divers (riverains, public scolaire, hommes d'affaire,...) et leur proposent des informations générales sur les aéroports parisiens mais aussi sur les nuisances qu'ils provoquent et les mesures appliquées. Divers colloques et conférences y sont également organisés. ADP rencontre en outre les maires lors de réunions régulières, participe à des réunions d'information dans les communes et assure le traitement des plaintes.

Le système de suivi des trajectoires Sonate mérite que l'on s'y attarde. Il s'agit d'un logiciel qui permet de suivre les trajectoires des avions et le niveau de bruit qu'ils induisent au sol à n'importe quel endroit, cela soit en temps réel soit en différé. Il peut être interrogé par tout visiteur des Maisons de l'environnement.

Par ailleurs le bimestriel d'information Entre Voisins, édité à 600 000 exemplaires, traite de l'actualité générale concernant Orly et Roissy. Son supplément Entre Voisins Environnement, distribué aux élus, reprend lui les informations environnementales. Y sont publiées notamment les statistiques des infractions relatives au bruit (nombre, montant des amendes et nom des compagnies utilisant les appareils les plus bruyants,...).

Les Aéroports de Paris affichent une volonté de s'inscrire dans le développement économique et social de leur région. C'est ainsi qu'ils participent :

- à la création de pépinières d'entreprises ;
- au Groupement d'Intérêt Public (GIP) pour l'emploi, chargé de mettre en rapport offre et demande en la matière ;
- aux boutiques « Club emploi » où sont prodigués des conseils aux demandeurs d'emploi ;
- à la mise sur pied d'un observatoire de l'emploi à CDG ;
- à la location de voitures à l'usage des demandeurs d'emploi durant leur recherche ;
- à la recherche de logements dans les communes riveraines pour les employés des plates-formes ;
- à la promotion de la région et des départements pour l'implantation d'entreprises ;

6.2.1.3 Discussion

Déjà bien avancée en matière environnementale, ADP est surtout un exemple pour sa politique de communication. Les Maisons de l'environnement et le périodique Entre Voisins en sont la preuve, tout comme le développement et surtout l'accessibilité de Sonate. La volonté d'obtenir la certification ISO 14001 et l'application d'une politique environnementale avec objectifs chiffrés et bilan annuel le démontrent également. Sans jugement de fond, la société affiche un désir de transparence (publication systématique de statistiques, comme celles des infractions,...), mais aussi de dialogue et de collaboration, par exemple avec différentes organismes de l'état (surveillance de la qualité de l'air, insertion des chômeurs,...). Soucieuse de son image de marque, elle organise aussi de nombreuses manifestations (conférences, rencontres diverses,...) au sein de ses Maisons de l'Environnement.

Nos visites ne nous ont pas permis de juger de l'avis des riverains. Quoi qu'il en soit, la situation ici présente un contraste avec celle des aéroports wallons, où le suivi des trajectoires n'est pas encore fonctionnel, où les amendes n'existent pas encore et où le dialogue se révèle particulièrement difficile. D'autre part, en dehors du bruit, tous les compartiments de l'environnement sont pris en compte par ADP dans sa politique environnementale.

Il faut souligner qu'en fait, la société gestionnaire des aéroports parisiens applique un système de management environnemental, c'est-à-dire que l'environnement est intégré à tous les domaines de la gestion de l'entreprise. En comparaison, les aéroports wallons traitent la problématique en marge du reste et agissent plus en réponse à des événements que de manière préventive.

En conclusion, les points qui nous paraissent les plus intéressants dans la brève revue des mesures environnementales sont :

- le suivi des trajectoires et du bruit sur Sonate ;
- l'existence d'un lieu de rencontre entre ADP et les riverains, les Maisons de l'Environnement ;
- la volonté de développement des transports en commun, et notamment le système de ramassage sur demande des employés ;
- la tentative d'insertion dans le développement local : GIP emploi, Club Emploi, aide aux employés dans la recherche d'un logement à proximité,... ;
- la fixation d'objectifs chiffrés et le suivi des mesures dans tous les domaines de l'environnement.

Les tailles respectives des aéroports parisiens et des aéroports wallons ne permettent pas de comparaison facile. Nous y reviendrons. Ajoutons néanmoins que ADP a aujourd'hui une participation de 25% dans la SAB.

6.2.2 Amsterdam Airport Schiphol (AAS)

6.2.2.1 Introduction

LOCALISATION : Amsterdam

GESTIONNAIRE : Schiphol Group

PASSAGERS : 36,8 millions en 1999

FRET : 1181000 tonnes en 1999

EMPLOIS : 50 000

VOLS DE NUIT : oui (approximativement 15 000 en 1999)

SME : ISO 14001

RAPPORT ENVIRONNEMENTAL : oui

MOTS CLEFS (environnement et communication) : Environmental Policy and Action Plan 1998-2003 et bilan annuel, revue Milieu Monitor, Schipholscoop, insonorisations

INSONORISATIONS : en cours

REMARQUES : intermodalité fer / air

RENCONTRES : représentants AAS, des autorités chargées des insonorisations, de riverains dont l'habitation a été insonorisée

VISITES : Schipholscoop, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, habitation insonorisée, gare Schiphol Airport

6.2.2.2 Brève description des mesures environnementales (et de communication)

Les Pays-Bas font figure d'exemple en matière d'aménagement du territoire. Cette réputation se vérifie dans le domaine aéroportuaire en ce qui concerne le traitement du bruit. Mais la forte réglementation se marque aussi dans tout le reste de la problématique environnementale.

L'aéroport de Schiphol est considéré comme un modèle pour sa politique environnementale, basée sur le document Environmental Policy and Action Plan 1998 – 2003 et suivie par l'établissement d'un rapport annuel. Il a d'ailleurs obtenu la certification ISO. Les mesures reprises dans son rapport annuel sont les suivantes :

Bruit

Les objectifs de AAS sont redéfinis chaque années, mais visent en général les résultats suivants :

- limiter les infractions de la zone de bruit des 35 KU (voir Annexe II) ;
- maintenir sous un certain nombre les habitations touchées dans les zones de bruit (35 KU, 26 Laeq) ;
- diminuer le nombre de Chapitre 2 ;
- limiter les infractions lors des essais moteur et les effectuer en zone anti-bruit ;
- isoler 14000 habitations d'ici 2003.

Ils sont atteints par les actions suivantes :

- la limitation de la croissance du nombre de vols par un système de créneaux horaires (*slot coordinated airport*) ;
- la fixation d'un Plan d'utilisation annuel des pistes, routes d'atterrissage et de décollage et de la composition de la flotte (Gebruiksplan), ;
- des inspections par un comité de suivi du bruit ;
- des limitations horaires pour les mouvements de Chapitre 2 et de Chapitre 3 les moins performants ;

- la modulation des redevances en fonction du type d'avion et de la période du jour (+ 20 % la nuit) ;
- la surveillance des trajectoires par le système FANOMOS (Flight and Noise Monitoring System) ; l'application d'amendes reste cependant rare ;
- des mesures opérationnelles comme l'utilisation des pistes, des routes de vol et des procédures d'atterrissage et de décollage les plus silencieuses et évitant les zones plus densément peuplées. (L'ouverture de la cinquième piste permettrait de réduire d'un tiers le nombre d'habitations comprises dans la zone 35KU).

Le rapport environnemental annuel chiffre les résultats obtenus pour chacune des mesures et constate la rencontre ou non des objectifs fixés.

Le détail des mesures d'aménagement du territoire et des insonorisations se trouvent en Annexe II. Remarquons tout de même que AAS paye ceux-ci grâce à une augmentation du prix du ticket. Ce sont donc finalement les compagnies (donc les voyageurs) qui interviennent.

Air

Un Plan de gestion particulier à la pollution de l'air a été mis sur pied pour atteindre les objectifs suivants :

- obtenir en 2003 une qualité de l'air au moins égale à celle de 1990 ;
- approvisionner les avions au sol en courant par des prises 400Hz au lieu de groupes électrogènes consommateurs de fuel et émetteurs de polluants ;
- utiliser des véhicules « propres » au sol.

Comme en témoigne le bilan annuel, la qualité de l'air se maintient (l'augmentation du nombre de mouvements étant compensée par la réduction des émissions de chaque appareil et l'augmentation du trafic routier) ; la proportion des véhicules au gaz augmente.

La surveillance de la qualité de l'air s'opère par un réseau de capteurs appartenant à la province. Cette dernière mène également différentes études : différenciation des émissions routières et aériennes, existence des retombées d'hydrocarbures,...

Eau

Les objectifs en matière d'eaux usées sont d'en réduire le volume, d'en améliorer la qualité, d'en réaliser le traitement à 94% dès cette année, d'imposer certaines lignes de conduite aux autres entreprises du site, de diminuer la quantité d'eau de consommation utilisée de 30% et bien entendu de respecter les normes nationales. Ces objectifs sont rencontrés ou en bonne voie de l'être.

En ce qui concerne les eaux pluviales, l'aéroport de Schiphol a pris des mesures pour :

- réduire l'utilisation de produits de dégivrage et arrêter l'usage d'urée par un choix alternatif de produits et la mise en service d'une nouvelle aire de dégivrage ;
- maintenir les fuites de fuel en-dessous de 50 par an ;
- empêcher une augmentation du volume des eaux de pluie se déversant des surfaces imperméables ;
- améliorer la qualité des eaux de surface par une réduction à la source de la pollution ;
- décontaminer les lits des cours d'eau et des étangs liés au site.

Sols

La politique adoptée pour les sols consiste en l'analyse de ceux-ci par forages et prises d'échantillons. Les zones touchées par des pollutions sont alors décontaminées. D'autres mesures résident en l'inventaire des réservoirs souterrains ainsi que d'un « état de la qualité des sols ».

Energie

Les objectifs ont cette fois été exprimés en fonction d'indicateurs :

- réduire la consommation totale par passager et par mètre carré construit de 28% par rapport à 1989 ;
- réduire la consommation par passager et mètre carré dans le terminal de 26% ;
- atteindre un taux de production d'énergie par ressources renouvelables de 3%.

Ce dernier point est en cours de réalisation grâce à l'achat d'énergie provenant de sources renouvelables (éoliennes et solaires). Les deux autres grâce à des améliorations techniques de la production d'énergie et du chauffage.

Déchets

Les objectifs peuvent se résumer en quelques mots : réduction du volume, promotion de la réutilisation et du tri (35% en 2003).

Amsterdam Airport Schiphol ne pouvant qu'inciter les compagnies à plus de vigilance, cette politique ne porte pas encore ses fruits, malgré la coopération de KLM et des résultats en matière de collecte et séparation des papiers.

Accessibilité

L'objectif est d'atteindre une proportion de 40% de passagers et de 40% des employés utilisant les transports en commun.

Les mesures mises en œuvre reprennent :

- une meilleure information des passagers sur les moyens de transport depuis l'aérogare ;
- une nouvelle liaison de bus ;
- la possibilité de faire collecter et ramener ses bagages à domicile ;
- la mise sur pied d'un réseau national de taxis desservant l'aéroport ;
- la possibilité d'effectuer divers trajets en train et TGV avec son billet d'avion ;
- la création d'un nouveau réseau de bus dédié à la desserte de l'aéroport, pour lequel les employés pourront obtenir un « pass » avantageux.

Aménagements paysagers

AAS s'est fixé des objectifs chiffrés en ce qui concerne la création d'espaces verts (60 ha sur le site et 200 aux alentours) et progresse vers leur réalisation chaque année comme les chiffres publiés dans le rapport annuel en témoignent. La société se fixe également pour but de réduire sa consommation d'herbicides.

Communication

L'aéroport a aussi développé sa politique de communication. Moins connu que les Maisons de l'environnement d'ADP mais assez comparable, Schipholscoop est un centre d'accueil et d'information ouvert à tout visiteur. On y explique de manière didactique le fonctionnement de l'aéroport, les mesures anti-bruit et environnementales en général.

Plusieurs publications rendent l'aéroport familier au public : Schipholland (informations générales et actualité) et Milieu Monitor (actualité et statistiques environnementales,

notamment les mesures de bruit en différentes localisations et les événements sonores les plus bruyants). Un rapport environnemental est bien entendu imprimé annuellement, ainsi qu'un résumé des taxes et redevances appliquées aux appareils.

Jusqu'il y a peu, la société gestionnaire était responsable des travaux d'insonorisation des habitations (voir Annexe II). Elle organisait donc les rencontres d'informations avec les riverains, les associations, les autorités locales. Aujourd'hui cette tâche a été confiée Ministère des transports. Quant au traitement des plaintes, il est financé par le Ministère des Transports et réalisé grâce au système de suivi des trajectoires FANOMOS.

Aéroport et riverains se rencontrent par ailleurs au sein de la Commission Consultative, appelée aussi Commissie « Artikel 28 » en référence aux textes et qui porte en fait un nom différent dans chaque aéroport (voir Annexe II).

6.2.2.3 Discussion

L'aéroport de Schiphol se caractérise par la forte réglementation environnementale dont il fait l'objet et la politique consistante que ses gestionnaires appliquent en la matière ; politique qui lui vaut d'être un des trois premiers aéroports européens à avoir obtenu la certification ISO 14001.

Le fait le plus marquant réside dans la manière dont les travaux d'insonorisation sont menés. Leur caractère systématique ainsi que « d'antériorité » (ils devront être terminés avant l'entrée en service de la future cinquième piste) mérite d'être souligné, même si leur réalisation ne dépend plus des gestionnaires de l'aéroport mais du Ministère des transports. Ils sont de plus, dans un premier temps, entièrement financés par l'état vu l'urgence et seront par la suite remboursés par AAS. Pour plus détails, nous renvoyons à l'Annexe II.

En résumé, les points qui nous paraissent intéressants sont :

- la gestion des travaux d'insonorisation (voir ci-dessus et en Annexe II) et leur remboursement par l'aéroport ;
- la transparence et la clarté de tous les documents publiés. En particulier, le rapport environnemental, organisé pour chaque sujet en Politique – Objectifs – Résultats – Projets, offre une description claire et surtout chiffrée des objectifs poursuivis et résultats obtenus ;
- la différenciation plus fine des appareils (notamment entre Chapitre 3 plus ou moins bruyants) suivant le bruit qu'ils provoquent pour l'établissement des règles concernant les atterrissages et décollages ; cependant les Chapitre 2 ne sont pas interdits ;
- la volonté de développement des transports en commun et les avantages pour les employés de la plate-forme.

On constate ici un souci de transparence, de communication, mais aussi l'adoption d'un système de gestion environnementale global et d'une vue à plus long terme (Environmental Policy and Action Plan valable pour cinq ans),... En outre chaque étape du développement de l'aéroport a fait l'objet d'une étude d'incidence et d'autres études en analysent les développements à plus long terme. Enfin les infrastructures aéroportuaires seront bientôt soumises, aux Pays-Bas, à un permis d'exploiter spécial. Un autre point intéressant à relever est l'adoption proche d'un indicateur de bruit plus répandu que le KU : le LDN. Il faut savoir que la majorité des aéroports sont demandeurs d'une uniformisation de ces indicateurs.

6.3 AEROPORTS DE GRANDE TAILLE (ENTRE 5 ET 25 MILLIONS DE PASSAGERS)

6.3.1 Bruxelles-National

6.3.1.1 Introduction

LOCALISATION : Zaventem

GESTIONNAIRE : BIAC (Brussels International Airport)

PASSAGERS : 20 millions en 1999

FRET : 640 000 tonnes en 1999

EMPLOIS : 25000 emplois directs

VOLS DE NUIT : oui

SME : EMAS en cours

RAPPORT ENVIRONNEMENTAL : non

MOTS CLEFS (environnement et communication) : Déclaration de Politique environnementale, groupes de travail interministériels

INSONORISATIONS : non

REMARQUES : néant

RENCONTRES : représentant BIAC, représentant des riverains

VISITES : navette ferroviaire, réaffectation de l'ancienne assiette ferroviaire en voie réservée aux bus et taxis

6.3.1.2 Brève description des mesures environnementales (et de communication)

Bruit

Actuellement les mesures contre la pollution sonore se limitent à :

- l'interdiction des Chapitre 2 entre 23 et 7h ;
- l'application de chemins de décollages et d'atterrissage préférentiels ;
- la construction d'un murs protégeant les riverains du bruit des essais moteurs.

Toutefois, suite au regain d'attention pour ces questions provoqué par l'arrêté du Ministre Durant en décembre dernier, des discussions sont en cours afin de mettre en place un dispositif complet de lutte contre les nuisances. Ces discussions se déroulent au sein de quatre groupes de travail mis en place par le Gouvernement fédéral. Les intentions sont les suivantes :

- instaurer un NQS (Noise Quota System) ;
- moduler les droits d'atterrissage en fonction du bruit produit par les appareils et les verser dans un fonds ayant pour vocation le financement des mesures (insonorisations,..) ;
- redéfinir les procédures de vol ;

- prévoir la construction d'un hall d'essais moteurs ainsi que de murs anti-bruit (certains travaux sont en cours) ;
- attribuer des slots aux compagnies pour devenir un Slot Coordinated Airport (comme à Schiphol) ;
- définir des zones de bruit autour de l'aéroport dont dépendront le niveau des aides à l'insonorisation des habitations et d'autres mesures d'aménagement (restrictions en matière de construction) ; le financement des mesures serait assuré par un fonds alimenté par les amendes pour non respect des procédures et des droits d'atterrissage ;
- assurer le contrôle des procédures par un réseau de sonomètres et publier les infractions ;
- organiser un service de traitement des plaintes et, plus généralement, favoriser information et transparence, par exemple au sein d'une commission de concertation ;
- désenclaver l'aéroport par les transports en commun (rail et autobus) en concertation avec les Régions (RER et, à terme, desserte directe TGV) ;
- réviser le contrat de gestion Etat – BIAC pour s'inscrire dans cette nouvelle politique.

Eau

Les eaux pluviales passent par des collecteurs d'huile puis sont renvoyées dans la Dyle ; les eaux sanitaires passent dans deux bassins régulateurs, mais pas par une station d'épuration.

Accessibilité

Bruxelles – National dispose d'une liaison ferroviaire avec les trois gares bruxelloises principales, mais ne se situe pas sur une grande ligne et constitue même un terminus. Les modalités de la liaison avec les réseaux TGV ne sont pas encore décidées, ni comme l'éventuelle prolongation de la ligne au-delà de l'aéroport.

Par ailleurs il est envisagé que les bus de la société De Lijn soient gratuits pour les employés de la plate-forme jusqu'à la gare de Vilvoorde.

Comme il est dit ci-dessus, on envisage le désenclavement des installations aéroportuaires par le chemin de fer (RER et TGV) et l'autobus en concertation avec les Régions. La réaffectation de l'ancienne assiette ferroviaire en voie réservée aux bus et taxis est également prévue.

Communication

BIAC édite un périodique d'informations Bruflash et vient de publier une brochure sur sa Déclaration de politique environnementale. Dans cette dernière, quelques principes généraux en matière d'environnement sont adoptés : conformité avec les lois et règlements ; évaluation et amélioration de la performance environnementale ; information et dialogue ; adoption d'une gestion environnementale intégrée ; prévention. On y explique aussi l'effort entrepris afin d'atteindre les critères de la certification EMAS.

D'autre part, il existe une rencontre régulière entre les bourgmestres des 16 communes concernées, le Gouvernement, les Régions bruxelloise et flamande, BIAC (par un représentant des relations publiques et non de la cellule environnement). Les associations de riverains ne sont pas représentées. Enfin, c'est BIAC qui se charge de la gestion des plaintes.

6.3.1.3 Discussion

Tout d'abord il faut souligner la complexité de la situation juridique de l'aéroport de Bruxelles – National. Lié à l'Etat fédéral par un contrat de gestion et dépendant des normes

nationales pour le bruit à l'émission, il se situe en Région flamande et dirige ses vols vers la Région de Bruxelles – Capitale. Il doit ainsi répondre aux exigences de cette dernière et du Vlareem (*Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning*) pour les normes de bruit à l'immission et au sol. Les installations relèvent aussi de la Flandre en matière d'aménagement du territoire et de permis.

Cependant le fait le plus marquant est longtemps resté le peu de prise en compte de l'environnement et de la communication dans la politique de BIAC, ainsi que le vide législatif en matière de bruit et d'aménagement du territoire. Cette situation peut se modifier bientôt, comme en témoignent les groupes de travail du Gouvernement et la volonté de BIAC d'adopter un système de management environnemental. Son obtention dans les temps relèverait cependant, d'après BIAC même, du miracle.

Quoi qu'il en soit, le traitement des questions d'environnement et de communication à Bruxelles – National, que ce soit par la société gestionnaire ou les autorités, présente un certain retard par rapport aux autres infrastructures aéroportuaires européennes de taille comparable. Par conséquent, aucune mesure présente ou à venir ne nous a particulièrement interpellé car elles existent déjà ailleurs.

6.3.2 Konrad-Adenauer – Flughafen Köln/Bonn

6.3.2.1 Introduction

LOCALISATION : Cologne

GESTIONNAIRE : FKB GmbH (Flughafen Köln/Bonn)

PASSAGERS : 6,2 millions en 1999

FRET : 400 000 tonnes en 1999

EMPLOIS : environ 1500 pour FKB et 7500 en tout

VOLS DE NUIT : oui

SME : oui dans les faits, non certifié

RAPPORT ENVIRONNEMENTAL : oui

MOTS CLEFS (environnement et communication) : publication Ökologie am Flughafen Köln/Bonn, noise report, magazine Nebenan, Bonus List, showroom des matériaux d'insonorisation

INSONORISATIONS : en cours

REMARQUES : trois compagnies de fret sont présentes : UPS, DHL et Lufthansa Cargo ; l'aéroport accueillait TNT avant sa délocalisation à Bierset. DHL l'a remplacé.

RENCONTRES : représentants du service du suivi des trajectoires et des plaintes, du service des insonorisations, vice-président de l'association des riverains

VISITES : service du suivi des trajectoires et des plaintes, showroom des matériaux d'insonorisation, navette de bus

6.3.2.2 Brève description des mesures environnementales (et de communication)

L'ensemble des mesures sont détaillées dans la publication Ausgleich und Fortschritt – Ökologie am Flughafen Köln/Bonn.

Bruit

- une interdiction des Chapitre 2 de 20 à 8h ;
- une même interdiction de 22 à 6h pour les Chapitre 3 qui ne se trouvent pas sur la liste « bonus » mise au point par le Ministère des Transports ;
- des procédures de moindre bruit avec zone de tolérance ;
- le suivi des trajectoires et du bruit occasionné grâce à un réseau de sonomètres appartenant à l'aéroport et relié au logiciel TOPSONIC. Celui-ci permet d'observer les trajectoires et le bruit en temps réel ou en différé, mais aussi de corréler les événements sonores avec le vol concerné grâce aux données des contrôleurs. Cela donne lieu à un « rapport bruit » diffusé dans la Commission consultative (cfr. infra) et à de simples lettres aux compagnies ayant commis des infractions ;
- la modulation des droits d'atterrissage en fonction du type d'avion et de la période du jour ;
- l'utilisation d'un hall spécial pour les essais moteurs.

Les travaux d'insonorisation, entièrement remboursés par la société FKB, sont déjà bien entamés (approximativement 4000 sur 14000). Il sont expliqués en Annexe II ainsi que les actions en aménagement du territoire.

Air

La FKB procède à des mesures permanentes de la qualité de l'air. En dehors de cela, elle n'a encore instauré aucune politique en matière de véhicules « propres » (électricité, gaz) sur la plate-forme. Les APU sont utilisés pour les appareils situés trop loin des bâtiments. D'autre part elle exploite une nouvelle centrale électrique moins polluante pour l'atmosphère (cfr « énergie » ci-dessous).

Eau

Les eaux usées sont conduites vers une station d'épuration en dehors du site.

Les eaux pluviales sont également récoltées dans un circuit qui les conduit vers une bassin. Si leur qualité est satisfaisante elles sont déversées dans la rivière voisine. Si elles proviennent des aires de refuelling, on procède d'abord à une séparation des huiles.

Le dégivrage se pratique sur des aires désignées et les eaux sont également traitées en dehors du site.

En fait, l'eau circule à travers un circuit équipé de vannes qui permettent de composer différentes « boucles » suivant le besoin. Ainsi, si l'eau est de bonne qualité, elle est dirigée immédiatement vers la sortie, tandis que si elle est polluée, elle est amenée vers tel bassin ou unité de traitement.

Energie

FKB exploite une nouvelle centrale à cogénération produisant électricité et chaleur à haut rendement (mais aussi du froid pour la climatisation). Elle émet en outre moins de polluants dans l'atmosphère comme en attestent les chiffres cités dans le rapport environnemental (-30 000 tonnes par an de CO₂ et de poussières, - 18 tonnes de NO_x, SO₂ et CO).

Déchets

La loi sur les déchets (Abfallgesetz) précise que chaque entreprise est responsable des ses propres déchets et doit les répertorier suivant leur type, leur origine et leur quantité. FKB, affichant par ailleurs sa volonté d'appliquer la politique « prévenir, réduire, réutiliser », a en tous cas mis sur pied une unité de tri et de traitement des déchets spéciaux.

Accessibilité

L'aéroport ne rencontre pas encore de problème d'accessibilité. Il est relié à la gare de Cologne par une navette régulière de bus. La construction d'une nouvelle ligne de train qui le connecterait au réseau allemand est en projet.

Il n'existe pas de mesures spécifiques aux travailleurs.

Aménagements paysagers

Le fait le plus marquant en matière de paysage et de préservation de la nature réside dans une lande à haute valeur écologique qui ceinture quasiment la plate-forme. Alors qu'il a été question dans les années 70 d'y construire une nouvelle piste, il y a eu depuis lors un renversement de vapeur : la Wahner Heide est à présent une réserve naturelle « parrainée » par la FKB. La société se charge de son entretien et de son développement et pilote différents projets. Des plantations appropriées y sont réalisées, des moutons élevés et une exploitation agricole lancée ; des tourbières sont ramenées à leur état naturel.

Communication

FKB participe bien entendu à la Commission consultative imposée par la loi (voir Annexe II). Au-delà de cela, elle publie un annuaire et un rapport environnemental annuel, mais aussi un périodique Nebenan d'information générale destiné aux riverains, avec des références régulières aux problèmes de bruit. D'autres documents sont diffusés moins largement (en particulier aux membres de la Commission consultative), comme le rapport statistique sur les mesures de bruit, les tracés des vols sur le fond de carte local,...

En ce qui concerne les insonorisations, étant donné que l'aéroport lui-même les finance entièrement, le service Passiver Schallschutz de la FKB distribue une brochure explicative à ce sujet. Il propose aussi des visites dans un centre où sont exposées les techniques utilisées.

Enfin, la FKB se charge du traitement des plaintes. Si un riverain se trouve particulièrement gêné ou soupçonne une irrégularité, il peut formuler une plainte par téléphone auprès de l'unité Umweltschutz und Fluglärm ; laquelle envoie l'information aux contrôleurs. Ceux-ci vérifient la trajectoire suivie par le vol incriminé et préviennent la compagnie s'il y a eu infraction. Quelle que soit la réponse, le riverain en est informé. Notons toutefois que les irrégularités débouchent rarement sur des amendes.

6.3.2.3 Discussion et résumé des mesures intéressantes

Bien que moins médiatisé, le cas allemand est au moins aussi intéressant que celui des Pays-Bas. La législation est stricte, consistante et uniformisée sur tout le territoire. Non seulement en matière de nuisances sonores (indices, zones,...), mais aussi dans d'autres domaines tels l'eau, l'air et la préservation de la nature (nous renvoyons à l'Annexe II pour plus de détails). Les procédures et règlements sont tels que la bonne volonté des gestionnaires de l'aéroport n'est pas de mise pour l'application des mesures environnementales : prise en charge obligatoire de la surveillance du bruit, des trajectoires (sans amendes cependant), des plaintes, des travaux d'insonorisation ; garantie à fournir en matière de traitement de l'eau, protection des biotopes,... Ainsi FKB mène une politique qui s'approche plus d'une gestion environnementale que d'autres aéroports sans pour autant que ça soit une volonté affichée (les gestionnaires n'envisagent pas une certification pour l'instant).

Nous avons en conclusion relevé plusieurs points positifs :

- une législation forte (voir aussi Annexe II) ;
- la prise en charge conséquente des insonorisations et d'autres mesures par la FKB ;
- l'indice de bruit original (mais pas optimal) pour la nuit ;

- la Bonus List avec sous-catégories dans les Chapitre 3 ;

6.3.3 Lyon – Satolas (nouvellement St Exupéry)

6.3.3.1 Introduction

LOCALISATION : Lyon

GESTIONNAIRE : Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon (CCIL)

PASSAGERS : 5,5 millions en 1999

FRET : 27 000 tonnes en 1999

EMPLOIS : 4500 personnes sur le site

VOLS DE NUIT : oui

SME : non

RAPPORT ENVIRONNEMENTAL : oui

MOTS CLEFS (environnement et communication) : système Constas de suivi des trajectoires et du bruit ; lieux de rencontres légaux : CCE, CCAR ; Charte de l'Environnement, Code de bonne conduite

INSONORISATIONS : procédures en cours mais travaux non entamés

REMARQUES : intermodalité fer (TGV) / air

RENCONTRES : représentants CCIL : service environnement, service des plaintes, Satoemplois

VISITES : service des plaintes et Satoemplois, navette de bus

6.3.3.2 Brève description des mesures environnementales (et de communication)

Les mesures énumérées ici entrent dans le cadre d'un programme quinquennal de réduction des nuisances.

Bruit

- procédures et trajectoires de moindre bruit ;
- interdiction des Chapitre 2 et des essais moteurs la nuit ;
- système de suivi du bruit et des trajectoires Constas (Contrôle des Nuisances et Trajectoires de Lyon Satolas) accessible au public en cours d'élaboration ;
- sanctions déjà appliquées en cas de non respect des trajectoires ;
- Code de bonne conduite, conclu notamment avec les pilotes, et Charte de l'environnement en cours d'élaboration (il s'agit d'obligations légales, comme pour les autres aéroports français – voir Annexe II) ;
- soutien à des expériences comme le financement d'émetteurs produisant un bruit en direction des avions et créant des interférences destructives.

Les mesures d'aménagement du territoire en France sont détaillées en Annexe II.

Air

Pour l'instant la qualité de l'air est surveillée par des campagnes ponctuelles. Par ailleurs, des bio-indicateurs tels des plantes fournissent des informations quant à la qualité de l'air autour de l'aéroport. En outre certains véhicules de la plate-forme sont progressivement remplacés par des véhicules électriques. La CCI tente parallèlement de sensibiliser ses partenaires commerciaux présents sur le site à la problématique. Dans trois ans, des stations permanentes de qualité de l'air seront acquises afin de posséder un véritable réseau de mesure de la qualité de l'air.

Eau

Les eaux pluviales sont récoltées dans des bassins de stockage sur le site, munis de séparateurs d'hydrocarbures. Elles sont analysées avant d'être renvoyées dans la nappe dont les eaux sont elles-mêmes contrôlées. Les eaux usées sont traitées dans une station d'épuration gérée par la Communauté Urbaine de Lyon, comme les effluents du dégivrage.

Nous n'avons pas de renseignements concernant les eaux usées.

Un effort a été consenti au niveau du système de climatisation : auparavant en circuit ouvert, il est aujourd'hui en circuit fermé, ce qui évite une pollution thermique.

Déchets

Le tri sélectif est d'application et accompagné de campagnes de sensibilisation. On procède à une collecte particulière aux déchets industriels spéciaux.

Accessibilité

Un projet en cours vise à augmenter la part des transports en commun dans les trajets des passagers et des employés. En tous cas une navette existe entre la gare centrale de Lyon et l'aéroport.

Communication

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon publie un rapport annuel avec référence aux actions dans le domaine de l'environnement ainsi qu'un bimestriel destiné aux riverains et appelé Dialogue. Elle participe bien entendu aux réunions des CCE et donc à l'élaboration de la Charte pour l'environnement comme prévu dans la loi.

Elle traite les plaintes téléphoniques, écrites et électroniques, en réfère aux contrôleurs et communique aux riverains le résultat de l'enquête administrative (respect ou non-respect des procédures). Quand l'autorité de contrôle indépendante sera en place (voir Annexe II : ACNUSA), des amendes seront prélevées auprès des compagnies, amendes dont le montant pourra se chiffrer à BEF 500000. Les plaintes font l'objet d'un rapport statistique.

Dans le but de « redistribuer les richesses », c'est-à-dire faire profiter les municipalités environnantes des retombées économiques de l'activité aéroportuaire²⁹, une cellule Satoemplois a été mise sur pied. Elle regroupe les offres d'emploi de la plate-forme et les diffuse en priorité aux demandeurs d'emploi des communes voisines. Grâce à un accord avec l'ANPE, les offres sont diffusées dans le reste du pays suivant la procédure habituelle huit jours plus tard. Plusieurs centaines de riverains sont embauchés chaque année par ce système.

6.3.3.3 Discussion et résumé des mesures intéressantes

Le dispositif Satoemplois est une initiative originale qui mérite d'être remarquée. En effet les retombées des activités aéroportuaires en contrebalance les nuisances dans l'esprit de ceux qui en bénéficient directement. Cette constatation s'est vérifiée fréquemment au cours de nos rencontres.

²⁹ et pas seulement celle où sont implantées les infrastructures

D'autre part, la personne chargée de traiter les plaintes est un ingénieur en aviation civile ayant une grande expérience en aviation et aéronautique, ce qui augmente visiblement sa crédibilité auprès des riverains. L'idée est à retenir.

Les autres mesures, bien qu'intéressantes également, sont déjà reprises dans l'un ou l'autre des chapitres précédents³⁰.

6.3.4 Nice

6.3.4.1 Introduction

LOCALISATION : Nice

GESTIONNAIRE : CCIN (Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur)

PASSAGERS : 8,7 millions en 1999

FRET : 20000 tonnes en 1999

EMPLOIS : 4600 emplois sur le site

VOLS DE NUIT : oui

SME : oui dans les faits, non certifié

RAPPORT ENVIRONNEMENTAL : non, mais prévu

MOTS CLEFS (environnement et communication) : Charte pour l'Environnement, SME, Code de bonne conduite, CCE

INSONORISATIONS : en cours

REMARQUES : néant

RENCONTRES : représentant de la cellule environnement, ingénieurs acousticien de l'ADEME, riverains dont l'habitation a été insonorisée

VISITES : chantiers d'insonorisation terminés

6.3.4.2 Brève description des mesures environnementales (et de communication)

Dans sa Charte pour l'environnement, établie en collaboration avec les riverains et adoptée en mars 2000, la CCI s'engage à articuler ses actions autour des trois principes de « réduction et maîtrise des nuisances », « transparence et concertation » et management environnemental ». Elle s'engage à appliquer les mesures suivantes :

Bruit

- amélioration des procédures ou création de nouvelles ;
- interdiction des avions (Chapitres 2) et des procédures (inverseurs de poussée) les plus bruyants la nuit, ainsi que des essais moteurs (mais un couvre-feu n'est pas désiré par les gestionnaires, pas plus qu'un quota de mouvements) ; les appareils hush-kittés sont autorisés, mais leur emploi est découragé par une modulation de la taxe d'atterrissage suivant des catégories acoustiques propres à l'aéroport ;
- mise en place d'un réseau de mesure du bruit (huit sonomètres dont l'emplacement a été choisi par les riverains, quatre sur la ville d'Antibes et quatre sur la ville de Nice, dont 1 sur

³⁰ excepté l'expérience originale de réduction du bruit par interférences

l'aéroport même pour lutter contre les inverseurs de poussée) qui permettra, à terme, de suivre les trajectoires et de pénaliser les infractions (il sera accessible au public) ;

- création d'un Code de bonne conduite en concertation avec les pilotes, les compagnies et les contrôleurs ;
- réalisation d'une étude sur le vols de nuit : impacts économiques versus impacts des nuisances sonores.

Il faut ajouter à ces mesures celles d'aménagement du territoire et les travaux d'isolation bien entamés : 500 dossiers traités sur 3000 (voir Annexe II).

Air

- participation à la surveillance de la qualité de l'air à Cannes et Nice ; installation par la CCI d'une station de mesures sur le site aéroportuaire ;
- réalisation d'analyses des dépôts de suie aux alentours de la plate-forme afin de déterminer leur origine : trafic aéronautique ou routier ;
- achat de véhicules électriques pour le transport sur le site ;
- réduction de l'usage des APU par la fourniture d'électricité aux appareils ;
- travail de lobbying pour une réglementation nationale pénalisant les avions les plus polluants ;
- développement des transports en commun.

Eau

- eaux pluviales : mise en place de séparateurs d'hydrocarbures pour traiter l'eau avant son rejet en mer, étude des sédiments marins au point de rejet et publication des résultats ; tenue d'un registre des boues produites ;
- eaux usées : traitement en station (déjà de mise actuellement) valable aussi pour les toilettes d'avion en 2001 ; étude de la nappe pour une meilleure gestion des eaux sanitaires ;
- participation au nettoyage du Var.

Déchets

- sensibilisation des compagnies, passagers et personnel au tri sélectif (qui est effectif depuis 1996) et établissement de clauses de propreté dans les contrats de chantiers aéroportuaires ;
- contrôle des dépôts sauvages.

Aménagements paysagers

- élaboration d'un Schéma Directeur Paysager ;
- développement d'une lutte intégrée pour l'entretien des espaces verts ;
- établissement d'un bilan concernant les incidents aviaires.

Accessibilité

La Charte n'aborde par la question de l'accessibilité, bien que l'on retrouve une volonté de développement des transports en commun. La situation de l'aéroport, enclavé par rapport aux réseaux de chemin de fer et de bus, pose pourtant un problème d'accessibilité. Passagers et travailleurs emploient préférentiellement la voiture (personnelle, de location, taxis) et congestionnent fortement les voies d'accès. L'augmentation de l'offre en matière de trains et bus passe par une concertation intercommunale qui ne se fait pas. Par conséquent

le covoiturage apparaît aujourd'hui comme la meilleure solution, mais une enquête auprès du personnel a montré qu'il n'y était pas favorable.

Communication

La Charte contient également des mesures de communication :

- création d'un Comité de suivi de la Charte (la première réunion a déjà eu lieu) ;
- réunion d'un Table ronde annuelle, regroupant tous les partenaires de cette Charte (en plus des réunions de la CCE et de la CCAR – voir Annexe II –) ;
- publication d'un Rapport annuel sur l'environnement ;
- diffusion d'une lettre d'information aux mairies et aux riverains ;
- communication des informations importantes pour les riverains par voie de presse (par exemple pour des problèmes ponctuels comme des travaux sur le site,...) ;
- création d'un espace d'accueil et d'information pour les riverains, avec mise à disposition d'un système de suivi des trajectoires et du bruit ;
- mise en place d'un cellule d'information par courrier et téléphone (numéro vert bientôt en service) pour la gestion des plaintes et la diffusion d'informations. La personne engagée recevra une formation en environnement et en aéronautique).

Mais en fait, les intentions de la CCI concernent aussi l'instauration d'un système de management environnemental. Elle s'engage à intégrer la composante environnementale dans toutes ses décisions (acquisition de produits etc...), à encourager ses usagers et partenaires à faire de même et à se fixer des objectifs environnementaux. Elle prévoit aussi une enquête de satisfaction annuelle auprès des riverains. Mais surtout, elle s'engage à se soumettre régulièrement à un audit technique et réglementaire en matière d'environnement (le premier est déjà réalisé – l'aéroport dispose déjà de la certification ISO 9000 pour le traitement des passagers).

En outre, le service de la CCI chargé des relations avec les riverains et de l'environnement³¹ créé en 1998, commence à s'occuper du traitement des plaintes. Celles-ci étaient auparavant directement envoyées à l'aviation civile. La cellule en réalise un recueil statistique.

6.3.4.3 Discussion et résumé des mesures intéressantes

Nice est un exemple d'aéroport de plus petite taille qui a décidé de prendre sa politique environnementale et de communication à bras le corps. Les mesures légales y ont certainement aidé (CCE, Charte,...), comme d'ailleurs les mesures prises ailleurs dans le pays ainsi que sa situation géographique et l'importance du tourisme. C'est ainsi que la CCI va installer un système de suivi des trajectoires accessible aux riverains.

Les gestionnaires ont aussi pris conscience de l'importance de l'image de marque et de la communication : publications, informations, rencontres, financement d'études scientifiques, mesures uniquement liées à l'image comme le nettoyage du Var (alors que l'aéroport n'est pas impliqué dans sa pollution) ou les enquêtes de satisfaction.

C'est là ce qu'il faut certainement retenir de l'aéroport de Nice au-delà des mesures considérées séparément. Soulignons aussi qu'il a décidé d'adopter une SME, volonté plus rare pour les aéroports de cette taille. On retiendra également que l'organisation des services techniques de l'aéroport (c'est-à-dire un responsable pour chaque service : eau,

³¹ budget : cinq millions de francs français par an.

déchets, faune et flore,...) permet aux préoccupations environnementales d'avoir plus de poids.

6.3.5 Manchester Airport

6.3.5.1 Introduction

LOCALISATION : Manchester

GESTIONNAIRE : Manchester Airport PLC (Public Limited Company)

PASSAGERS : 17, 8 millions en 1999

FRET : 112000 tonnes en 1999

EMPLOIS : 18000

VOLS DE NUIT : oui

SME : oui dans les faits, non certifié

RAPPORT ENVIRONNEMENTAL : oui

MOTS CLEFS (environnement et communication) : Quota Count (QC), MANTIS, insonorisations, Community Trust Fund, Community Information et Review, Consultative Committee, Ground Transport Strategy et Green Commuter Plan

INSONORISATIONS : en cours

REMARQUES : aéroport réputé pour ses positions avancées en matière d'environnement (a demandé à l'Etat à être réglementé plus sévèrement / finance les insonorisations de sa propre initiative)

RENCONTRES : représentants des services de consultance « Sustainable Development », des services des plaintes et « Ground Transport Strategy »,

VISITES : service de consultance « Sustainable Development », service des plaintes, service « Ground Transport Strategy », gares Manchester Airport et Manchester Piccadilly

6.3.5.2 Brève description des mesures environnementales (et de communication)

Les informations ci-dessus sont reprises dans l'Environmental Plan de Manchester Airport PLC et dans ses rapports environnementaux annuels. Les mesures de bruit sont détaillées dans sa Night Noise Policy et sa politique d'accessibilité dans deux documents : la Ground Transport Strategy et le Green Commuter Plan.

Bruit

- maintien des nuisances sonores au maximum au niveau de celles de 1992, cela jusqu'en 2011 ; les nuisances sont mesurées par la moyenne des 100 mouvements les plus bruyants de l'année et la zone des 60 Laeq ;
- limitation des vols de nuit sous les 7% du total des vols jusqu'en 2011 ;
- application d'un quota count (QC) semblable au système londonien : les compagnies sont engagées à opérer des appareils moins bruyants par l'attribution à chacune d'elles d'un quota de points. Chaque vol compte pour un nombre de points d'autant plus élevé qu'il est bruyant. Ainsi, une compagnie pourra programmer un nombre d'autant plus élevé de vols qu'ils sont silencieux ;

- interdiction des Chapitre 2 entre 23h30 et 6h ainsi que d'autres avions bruyants dès 23h jusqu'à 7h ; interdiction du Concorde de 20h à 8h ;
- instauration de quotas de mouvements saisonniers ;
- restrictions opérationnelles telles l'interdiction d'utilisation de la deuxième piste, du reverse thrust braking ou de certaines procédures la nuit (22h-6h) ;
- application d'amendes pour chaque infraction aux niveaux de bruit maximum (87 dBA ou 100 PNdB la nuit et 92 dBA ou 105 PNdB de jour) : £500 pour le premier PNdB « excédentaire », £150 pour les suivants ;
- obligation d'utilisation d'un bâtiment réservé aux essais moteurs la nuit, avec un maximum de 20 essais par an et obligation de report au matin des essais du soir ;
- utilisation d'un logiciel de suivi des trajectoires et du bruit MANTIS³² dont les résultats sont imprimés et envoyés aux riverains sur simple demande ; suivi des mesures de bruit réalisé par une autorité indépendante et communiqué au Consultative Committee (voir « communication » et Annexe II) ;
- lancement de plans d'insonorisation – déjà entamés – sur l'initiative de Manchester Airport PLC. Voir l'Annexe II pour plus de détails.

Air

- encouragement à l'utilisation des prises d'approvisionnement en courant au sol au lieu des APU ou des groupes électrogènes séparés ; augmentation conséquente de leur utilisation de 65% en un an ;
- surveillance de la qualité de l'air par des stations de mesure du DETR ;
- introduction de véhicules au gaz.

Eau

- vérification de la qualité des eaux déversées dans les cours d'eau locaux par des organismes parastataux ;
- programme de renouvellement des réservoirs d'eaux usées sur tout le site ;
- traitement des eaux usées en station.

Sols

- réalisation d'une analyse des sols pour détecter les éventuelles contaminations.

Energie

- installation d'un logiciel d'optimisation énergétique analysant les performances de chaque bâtiment et permettant de les améliorer ; couplé à la sensibilisation des partenaires du site, il a permis de réduire la consommation d'énergie de 2,25% par m² ;
- mise en service d'une centrale à cogénération couvrant la moitié des besoins en électricité du site ;
- participation à des études pilotes dans le but d'améliorer les pratiques énergétiques.

Déchets

- travail de sensibilisation auprès des partenaires commerciaux présents sur le site par une guidance note et un contrat « déchets » séparé ; le but est d'augmenter le recyclage ;

³² Manchester Airport Noise and Track Information System

- installation de containers et poubelles permettant le tri dans tous les terminaux.

Accessibilité

La politique d'accessibilité est ici particulièrement développée. Lancée en 1996, elle vise à augmenter la part des transports publics dans les déplacements des passagers et des employés en créant un réseau intégré et intermodal (train – bus – cars) utilisable avec un seul titre de transport. La plate-forme comporte d'ailleurs une gare et est le centre d'un réseau d'autobus.

Relevons les mesures suivantes :

- ouvertures de nouvelles lignes de bus et élargissement des horaires et des fréquences ;
- projets de construction d'un nouveau quai pour la gare, d'une liaison par tram et d'une gare de bus et de cars ;
- intégration des différentes compagnies de bus centrées sur l'aéroport dans un réseau unifié avec titre de transport unique ;
- instauration d'un système de covoiturage pour tous les employés de la plate-forme ;
- encouragement à l'abandon de la voiture par la diminution de l'offre en parking pour le personnel et l'augmentation des frais pour leurs employeurs ;
- mise au point d'un programme de prêt et de réparation de bicyclettes et d'augmentation de l'offre en parking pour vélos ;
- location de voitures en « car-sharing » ;
- suivi régulier des résultats de la politique.

Ces différentes actions s'accompagnent de mesures d'information et de publicité (vols affichés dans les gares environnantes, dépliants,...)

Aménagements paysagers

- rédaction d'un Guide paysager relatif aux installations aéroportuaires et d'un Plan de gestion des paysages et habitats relatif à la seconde piste ;
- diminution des quantités d'herbicides utilisés ;
- plantations et améliorations de forêts et de haies dans différentes zones ;
- introduction de chauves-souris, blaireaux et tritons ;
- amélioration des abords et accès piétons aux terminaux (propreté, signalisation,...).

Communication

Outre les rapports annuels et environnementaux ainsi que le Plan de stratégie environnementale à long terme, Manchester Airport publie de nombreuses feuilles et dépliants d'information :

- la Community Information, détaillant régulièrement les mesures anti-bruit et les statistiques relatives ;
- la Community Review, rapport annuel énumérant les réalisations de l'année, en ce compris toutes les statistiques concernant les infractions, les plaintes et leur traitement ;
- le programme d'insonorisation (Sound Insulation Grant Scheme) reprenant une explication des travaux et la procédure à suivre par le riverain désireux de bénéficier des subventions ;

- la Ground Transport Strategy et le Green Commuter Plan ainsi que de nombreux dépliants destinés aux employés et consacrés aux différentes mesures concernant les transports en commun énumérées plus haut ;
- le PlaneTalk, journal d'informations pour les employés ;
- le Runway, magazine accompagnant la construction et la mise en service de la deuxième piste ;
- une brochure de présentation du Community Trust Fund (voir plus bas) avec le formulaire de demande pour tout intéressé ;
- une brochure destinée aux écoles, instituteurs et professeurs, présentant toutes les publications pédagogiques disponibles au sujet de l'aéroport ;
- le rapport bisannuel du MACC (Manchester Airport Consultative Committee) (voir plus bas).

Les gestionnaires sont donc responsables des plaintes et de leur traitement. Reçues par téléphone ou par courrier, elles font l'objet d'une vérification sur MANTIS (ATC reste en dehors de la procédure). S'il y a infraction, les compagnies se voient infliger des amendes, lesquelles vont alimenter le Community Trust Fund. Celui-ci sert à financer des projets locaux de tout types. De plus, 1% des bénéfices annuels de MA PLC est affecté à des opérations de sponsoring culturel. A propos des plaintes, tout riverain a droit à n'importe quelle impression de trajectoire de MANTIS sur simple demande téléphonique.

Les offres d'emploi sont communiquées prioritairement aux chômeurs des environs.

6.3.5.3 Discussion et résumé des mesures intéressantes

Les politiques appliquées ici sont remarquables pour plusieurs raisons. Tout d'abord elles résultent d'une politique volontariste émanant directement de la société gestionnaire de l'aéroport. Les trois exemples les plus marquants sont, d'après nous :

- le programme d'insonorisation entièrement décidé et pris en charge par Manchester Airport (voir Annexe II) ;
- la demande à l'Etat d'être réglementé en matière de bruit comme Heathrow, Gatwick et Stansted ;
- les mesures concernant l'accessibilité terrestre. Elles ont été pensées dans un but de responsabilisation des travailleurs et d'élargissement parallèle de l'offre alternative ; le message que ses responsables essayent de faire passer est la mise à disposition de différentes solutions sans obligation. C'est une stratégie de communication poussée qui a été développée dans ce but particulier ; témoins en sont les dépliants d'information pensés avec soin. Certaines mesures démontrent par ailleurs une certaine originalité (location de vélos et service de réparations) et montrent surtout que tout est envisageable.

D'une manière générale, la communication et la transparence ont été intégrées dans le fonctionnement de la société, pour preuve les nombreuses publications et le suivi chiffré des politiques. Nous devons ici citer un de ses cadres, membre du Consultative Committee³³. Il affirme à propos de son comportement au comité (concernant les intentions de l'aéroport) « *I cannot keep my mouth shut* ». Cette phrase souligne le fossé qui sépare les aéroports wallons de certains de leurs homologues étrangers.

En dehors de cela, quelques mesures ponctuelles ont attiré notre attention :

- l'intéressant système du Quota Count ;

³³ Comité consultatif instauré par la loi dans tous les aéroports : voir Annexe II

- la prise en compte des pics de bruit par la moyenne des cent passages les plus bruyants ;
- l'utilisation d'un logiciel pour améliorer les performances énergétiques ;
- la priorité à l'emploi donnée aux chômeurs des environs.

Remarquons que Manchester Airport ne désire plus obtenir la certification ISO 14001. Il pense que dans son cas, où une gestion environnementale se met en place dans les faits et où les responsables restent ouverts à toute nouvelle proposition, l'obtention et surtout la conservation du certificat occasionneraient beaucoup de tâches administratives supplémentaires pour un résultat semblable sur l'environnement.

6.4 AEROPORTS DE MOYENNE ET PETITE IMPORTANCE (MOINS DE 5 MILLIONS DE PASSAGERS)

6.4.1 Maastricht Aachen Airport

6.4.1.1 Introduction

LOCALISATION : Maastricht

GESTIONNAIRE : Maastricht Aachen Airport NV

PASSAGERS : 410 000 en 1999

FRET : 38 000 tonnes en 1999

EMPLOIS : 867 emplois directs dont 155 pour MAA, 2650 emplois indirects en 1999

VOLS DE NUIT : non

SME : non

RAPPORT ENVIRONNEMENTAL : non

MOTS CLEFS (environnement et communication) : Milieu Commissie

INSONORISATIONS : procédures en cours, début des travaux en janvier 2001

REMARQUES : mouvements nocturnes (fret express : UPS et EPS, vendu plus tard à TNT) jusqu'en 1992 ; fait partie de l'Euregio comme l'aéroport de Bierset (voir plus bas) ; les appareils de Bierset font l'objet de plaintes à Maastricht

RENCONTRES : représentants de MAA, de la province du Limbourg néerlandais (secrétariat de la Milieu Commissie), du service des plaintes

VISITES : service des plaintes

6.4.1.2 Brève description des mesures environnementales (et de communication)

Bruit

- Il n'y a plus de vols de nuit à Maastricht : un couvre-feu a été instauré de 23 à 6h. Des insonorisations avaient cependant été réalisées, dans les pièces de nuit des maisons riveraines, avant leur arrêt ;
- Les Chapitre 2 sont acceptés, mais leur utilisation est découragée par la modulation des taxes d'atterrissage en fonction du bruit des appareils, suivant une liste propre à l'aéroport ;

- Les essais moteurs se déroulent sans mesure particulière, mais la construction d'un hall spécial est prévue ;
- Les trajectoires sont suivies par le système FANOMOS déjà cité pour Amsterdam.

Les restrictions et obligations en matière d'aménagement du territoire sont identiques pour tout le pays et se trouvent en Annexe II.

Air

Aucune mesure n'a encore été prise mais une limitation pour le CO₂ sera imposée dans les années à venir par le Gouvernement, dans le cadre des objectifs de Kyoto. Un réseau de mesure sera alors installé.

Eau

Actuellement on peut noter l'emploi de produit de dégivrage écologiques, encouragé par un faible taux de taxation par rapport aux autres produits. Dans le futur, un bassin récoltera toutes les eaux de pluie afin de procéder à la séparation des hydrocarbures. Des installations semblables existent déjà aujourd'hui pour certaines petites installations sur le site.

Accessibilité

Une navette de bus rapide entre Maastricht, Aix-la-Chapelle et l'aéroport a été mise sur pied, comme d'ailleurs une autre navette entre la gare de Maastricht et le terminal.

Communication

L'aéroport de Maastricht a réalisé assez tôt l'importance d'une politique de communication. Une personne de contact est disponible pour répondre aux questions du public et des visites et soirées d'informations sont organisées à son intention.

La Milieu Commissie (nom local de la « Commissie Artikel 28 ») est un lieu de rencontre entre MAA, les autorités locales, les riverains, mais aussi les compagnies du site, les associations environnementales et le Gouvernement central. En dehors de cela, MAA rencontre aussi régulièrement les riverains et les représentants communaux.

Les gestionnaires publient, outre le rapport annuel et une brochure plus généraliste en anglais, MAA Magazine, périodique d'informations. Ils ont longtemps édité à 110000 exemplaires un petit journal destiné aux riverains. Ils revoient aujourd'hui leur politique et publie en remplacement une feuille d'information régulier dans le toute-boîte local.

Les plaintes sont gérées par des employés de l'Etat (Ministère des Transports) au sein de l'aéroport grâce à FANOMOS.

6.4.1.3 Discussion et résumé des mesures intéressantes

Le cas de Maastricht Aachen Airport est intéressant à plusieurs titres. Il est de taille comparable aux aéroports wallons et a même connu l'expérience du fret express comme Bierset. De plus, il se situe dans la même zone que ce dernier et se dit aéroport eurégional (même Tongres détient une partie de son capital, comme des communes et chambres de commerce allemandes). Enfin, le trafic à Liège provoque des plaintes au-delà de la frontière.

En terme de trafic passagers, MAA a deux fois la taille des aéroports régionaux wallons. En terme de cargo, il vaut environ un cinquième de Bierset. Sa politique environnementale ne se développera vraiment que dans les années venir, poussée par de nouvelles mesures réglementaires aux Pays-Bas. Toutefois la volonté de progresser paraît présente, une personne responsable de ces questions y travaille déjà et l'aéroport a d'ailleurs l'intention, à terme, d'obtenir la certification ISO 14001. D'autre part, ses gestionnaires doivent respecter diverses conditions, comme la non pollution des eaux souterraines, liées à l'octroi du permis environnemental par la province. Les mesures de communication sont d'ores et déjà assez développées.

MAA accueillait jusqu'au début des années 90 des opérateurs de fret express, ce qui occasionnait de nombreux vols de nuit. Suite à la décision de non construction d'une piste mieux orientée en matière de retombées sonores, l'aéroport a abandonné ce créneau. UPS et EPS/TNT sont partis à Cologne, pour finalement atterrir, pour TNT, à Liège. Ce scénario illustre bien la difficulté que rencontrent ces compagnies de rester longtemps basées au même endroit. MAA n'exploite donc pas pour le moment le même marché que la SAB (fret conventionnel, donc diurne), sauf peut-être pour les vols charters, bien que les destinations couvertes ici diffèrent de celles couvertes par son voisin. Soulignons que des travaux d'insonorisation ont bien été menés à Maastricht, du temps des vols de nuit (vers 1985 – arrêt de ces vols en 1992).

En matière de plaintes, il faut signaler que le logiciel FANOMOS fournit aussi les trajectoires des mouvements à Liège, en projection et en altitude.

6.4.2 East Midlands Airport

6.4.2.1 Introduction

LOCALISATION : Loughborough

GESTIONNAIRE : EMA PLC (East Midlands Airport – Public Limited Company)

PASSAGERS : 2 millions

FRET : 200000 tonnes par an

EMPLOIS : environ 3500

VOLS DE NUIT : oui

SME : non

RAPPORT ENVIRONNEMENTAL : non

MOTS CLEFS (environnement et communication) : Community Relation Manager

INSONORISATIONS : non

REMARQUES : hub de DHL, présence de TNT, UPS, Lufthansa Cargo, ... ; un des rares aéroports à être entièrement privé

RENCONTRES : expert universitaire de Loughborough

VISITES : terminal passager, zones habitées en bout de piste, tour des installations de DHL et des aires de handling du cargo

6.4.2.2 Brève description des mesures environnementales (et de communication)

Bruit

- interdiction des essais moteurs nocturnes suite aux plaintes.

Eau

- réservoirs d'écêtement des pics pour les eaux pluviales.

Accessibilité

- navette de bus entre la gare et l'aéroport.

Communication

- Rapport annuel ;
- Flightscene, magazine d'information ;
- Engagement d'une équipe chargée de la communication avec les riverains : visite au domicile des plaignants,... ;
- Financement de projets culturels ou d'éducation locaux, conjointement avec les partenaires commerciaux (DHL,...) ;
- Journée portes ouvertes ponctuelle sur le thème du bruit ;
- Consultative Committee.

6.4.2.3 Discussion et résumé des mesures intéressantes

De tous les aéroports visités, celui-ci se rapproche le plus du cas liégeois, par la nature de son trafic (gros volume de fret et nombreux vols de nuit) et sa position de moteur de développement régional (implantation de parcs d'affaires et de commerce à proximité, bonne accessibilité). Il n'existe aucune mesures d'insonorisation³⁴. Les mesures de communication et d'information quant à elles dépassent celles prises à Liège à l'initiative de la SAB.

La situation est en fait en train de se modifier. Face au fort développement de l'aéroport et surtout au boom des vols de nuit ces dernières années, la contestation des riverains s'est brusquement développée. L'aéroport, où d'un côté DHL a investi des sommes considérables en fonds propres, réalise aujourd'hui l'impossibilité de continuer son développement sans traiter les nuisances sonores. A l'heure actuelle, il n'a pas encore été décidé des mesures à prendre et la personne chargée des visites chez les plaignants ne peut que confirmer les faits : des appareils bruyants atterrissent et décollent de jour comme de nuit à l'aéroport sans que leur trajectoire soit contrôlée. L'affaire est donc à suivre.

³⁴ ni de mesures en ce qui concerne les APU, les transports en commun, pas de traitement des eaux, d'aires de refuelling et de dégivrage, pas de suivi des trajectoires et du bruit,...

7. DISCUSSIONS ET CONCLUSIONS

7.1 DISCUSSIONS

Tout ce qui précède et l'Annexe II nous amènent à quelques réflexions :

- En ce qui concerne les mesures environnementales prises par les gestionnaires des aéroports étrangers, que ce soit de leur propre initiative ou en réponse à la réglementation en vigueur, elles dépassent en nombre et en variété les mesures appliquées en Région wallonne et couvrent plus de « compartiments » environnementaux (eau, air, énergie, déchets, faune et flore,...) ;
- En matière de communication avec les riverains, les aéroports régionaux se montrent réservés. Alors que d'autres aéroports déploient des efforts d'information et développent des stratégies de communication, l'information diffuse difficilement dans le cas wallon. Cette constatation est particulièrement marquée pour Liège Airport. Comme nous l'avons dit, ceci s'expliquerait par le climat conflictuel entre riverains et gestionnaires ;
- Dans le cas particulier des nuisances sonores, la Région va bientôt offrir, par l'application de son accord-cadre :
 - un dispositif de traitement à la réception (les insonorisations) comparable à ce qui existe chez ses voisins³⁵. Rappelons que partout dans les régions visitées, les travaux ou les procédures sont entamés.
 - un dispositif de suivi des trajectoires et du bruit comparable à ce qui existe chez ses voisins³⁶, du moins à Liège. Rappelons aussi que dans la plupart des aéroports visités, soit le logiciel est (ou sera) accessible au public, soit les sorties papiers des trajectoires sont disponibles sur simple demande.
- L'éventail des mesures appliquées s'élargit avec le développement et la taille des infrastructures. On ne peut donc pas s'attendre à trouver à Gosselies ou Bierset le même panel d'actions qu'à Roissy ou Amsterdam. Maastricht Aachen Airport est celui qui se rapproche le plus du cas de Charleroi, tandis qu'East-Midlands est plus comparable à Bierset, excepté le fait qu'il soit localisé dans une zone moins peuplée.

Nous pensons donc que la situation peut encore être améliorée au sein des aéroports wallons. Bien entendu les mesures prises ailleurs ne le sont pas par magnanimité. Elles découlent soit de l'application de réglementations nationales ou européennes, soit de la prise de conscience de l'importance de l'image de marque, soit de la pression des riverains et des politiques. Certaines peuvent même paraître relever de l'hypocrisie, comme le financement d'œuvres de charité par les aéroports anglais ou la gestion d'une ferme par FKB à Cologne. Cependant, elles ont le mérite d'exister

De plus, il y a à notre sens trois raisons pragmatiques de développer la politique environnementale et de communication au sein des aéroports wallons :

- le manque de communication et de transparence exacerbe la sensibilité des riverains. A nuisance égale et assez logiquement, des riverains informés ressentent moins de gêne que s'ils ne le sont pas ou pensent être trompés de quelque manière ;

³⁵ excepté à Bruxelles – National et East-Midlands

³⁶ excepté à Bruxelles – National et East-Midlands

- la tendance actuelle en Europe va dans ce sens. Les pays visités (Royaume-Uni excepté) disposent d'une législation nationale plus ou moins forte en matière d'environnement, de concertation et de lutte contre les nuisances aéroportuaires. Une législation européenne suivra un jour ou l'autre. Dans ces conditions, il ne peut pas faire de tort de prévoir, voire d'être précurseur à un niveau régional, si l'on considère que les petits aéroports sont d'une manière générale moins avancés. Ceci vaut tant pour le législateur que pour les gestionnaires des installations. Il existe d'ailleurs des cas où de mesures légales ont entraîné positivement les sociétés aéroportuaires (ex : Nice), d'autres où l'initiative d'un aéroport a provoqué une réaction du législateur (ex : Manchester) ;
- les mesures environnementales et de communication se développent, entre autres, parallèlement à la taille des aéroports³⁷. De ce fait et vu la croissance des aéroports wallons, il est logique de développer ces politiques.

7.2 PROPOSITIONS

Nos propositions sont de plusieurs types. Elles s'adressent d'une part aux gestionnaires, d'autre part aux autorités régionales. Elles peuvent concerner le court terme (propositions concrètes, éventuellement dans le cadre de l'accord de juillet 2000) ou le long terme.

1. Ces premières suggestions s'inspirent directement de l'étude des aéroports étrangers. Nous en tirons entre autres les propositions suivantes :
 - installer au plus vite et rendre opérationnel les radars et réseaux de sonomètres indispensables au suivi des trajectoires et du bruit ainsi qu'à l'application d'amendes aux compagnies en infraction ; amendes qui pourraient venir alimenter le Fonds pour l'environnement ; pour ce faire, assurer la disponibilité des données permettant de corréliser les événements sonores aux vols ; tout ceci à Liège comme à Charleroi³⁸ ;
 - rendre ce système accessible au public, à Serinfo ou sur Internet, ou en fournir les résultats sur papier à la demande ;
 - assurer un traitement efficace des plaintes en collaboration avec les contrôleurs et en publier les statistiques. Nous conseillons également l'emploi de personnes crédibles aux yeux des riverains pour cette tâche (spécialistes en communication et en aéronautique) ;
 - étudier les moyens d'augmenter la densité des travailleurs de l'aéroport dans les communes avoisinantes. Selon les expériences de terrain, les personnes employées au sein d'un aéroport sont moins gênées par ses nuisances. Cela pourrait se faire par un service de relogement des travailleurs à proximité des plates-formes ou par un service du genre de Satoemplois, dont les modalités de fonctionnement seraient à étudier avec Forem Logistics ;
 - étudier la faisabilité et la pertinence d'un système de transports en commun, de covoiturage, ou de ramassage sur demande des travailleurs des plates-formes wallonnes et de leurs parcs d'activités environnants. Par exemple, un des plus gros pourvoyeurs d'emplois est TNT. Le travail s'y organisant en pauses, des transports en commun à heures fixes pourraient être rentables. Les communes qui fournissent le plus de main-d'œuvre sont Liège, Seraing et Grâce-Hollogne³⁹ ;
 - développer communication et transparence et veiller à ce que le maximum d'informations, de documents et de statistiques soient disponibles pour les membres des

³⁷ mais aussi proportionnellement à leur volonté de départ (voir des exemples comme Manchester ou Umea, cité ci-dessous)

³⁸ A ce propos la procédure de moindre bruit à Bierset pourrait être étendue au-delà de 6h du matin et avant minuit

³⁹ selon une étude réalisée par SAB en 1998

organes de concertation présents et à venir (comités de concertation, autorité de contrôle,...) mais aussi pour les personnes extérieures. Ceci afin d'instaurer ou de restaurer la confiance. La Région pourrait communiquer aux gestionnaires, pour éviter les discussions, le type de documents à fournir annuellement ou à publier régulièrement (rapport annuel, feuillet d'information pour les riverains, disponibilité des informations sur les sites Internet, rapport statistique sur le bruit, les plaintes et les amendes). Nous insistons sur la nécessité d'une bonne communication, qui peut à elle seule éviter des conflits.

2. A terme, il nous paraît également indispensable d'intégrer d'autres préoccupations à la politique environnementale des aéroports wallons. Nous avons résumé ici quelques unes des mesures que nous avons rencontrées pour quelques grands domaines (déchets, sols, énergie,... non repris) et qui pourraient servir d'exemples pour Bierset ou Gosselies:

Bruit

- adaptation des redevances d'atterrissage en fonction des performances sonores des appareils, en ce compris une distinction entre Chapitres 3 ; instauration d'un quota count (les incitants économiques sont des outils efficaces qui doivent être privilégiés) ;
- publication des infractions et des statistiques de bruit et de plaintes ;
- réduction des nuisances des essais moteurs par des limitations horaires et des installations anti-bruit ;

Air

- surveillance par stations de mesures ;
- introduction de véhicules électriques ou au gaz sur la plate-forme ;
- installation de prises d'approvisionnement électrique (GPU = *Ground Power Unit*) pour remplacer l'usage des APU ;
- lancement d'expériences de distinction des retombées dues aux trafics routier et aérien (SERINFO Liège a déjà reçu des demandes en ce sens) ;

Eau

- traitement des eaux usées ;
- traitement des eaux de pluie (séparation des hydrocarbures) ;
- installation d'aires de dégivrage ;

Paysage

- aménagement des abords ;
- financement de projets locaux ;
- opération de maintien ou de réintroduction de faune et de flore ;

Accessibilité

- service de navettes depuis les centres – villes pour les passagers ;
- service de transports en commun pour les employés.

On le voit, l'application de ces mesures reviendrait à lancer une Système de Management Environnemental. Celui-ci passerait également par l'adoption de « bonnes pratiques » énergétiques, en matière de déchets (diminution des volumes, tri, réutilisation,...), d'une politique différente d'achat de matériel et de produits, et aussi par la sensibilisation du personnel et des partenaires commerciaux sur le site.

Il s'agit évidemment d'un plan ambitieux, coûteux et irréalisable à très court terme dans les aéroports régionaux. Toutefois, les décisions peuvent déjà être prises aujourd'hui dans ce sens. La publication annuelle d'un rapport ou récapitulatif environnemental aiderait

certainement à cette progression, surtout s'il fixe des objectifs clairs et chiffrés et assure le suivi des mesures décidées précédemment.

Les aéroports régionaux peuvent trouver une aide dans les procédures de certification ISO 14001 ou EMAS. L'obtention et la conservation de ces certificats est fastidieuse et administrativement lourde. Cependant, elle est accessible aux aéroports de petite taille comme le prouve l'expérience de Umea⁴⁰ en Suède. D'autres aéroports s'approchent d'un SME sans pour autant rechercher de certification. Quoi qu'il en soit, les exemples à suivre ne manquent pas.

3. Le Gouvernement wallon vient de signer un accord pour le développement des aéroports régionaux et les mesures environnementales y relatives. Les réflexions que nous pouvons apporter dans ce cadre sont les suivantes :

- la délimitation des zones du PEB et le choix des indices restant toujours sujet à controverse⁴¹, nous insistons sur une application effective et aisée pour les riverains du principe d'équité ;
- les décisions et les mesures s'étant effectuées dans une certaine lenteur jusqu'à présent, il serait bon d'adopter les décrets nécessaires à l'application de l'accord dans les meilleurs délais, sans pour autant hypothéquer leur pertinence ;
- à ce propos, nous rappelons que la CPDT tient à disposition ou peut se procurer les documents relatifs aux différents :
 - types d'autorités indépendantes de contrôle ;
 - types de comités de concertation ;
 - chartes de qualité ou documents comparables ;
 - techniques d'insonorisation, procédures et vérification des travaux ;
 - mesures légales d'aménagement du territoire autour des aéroports, indices et zones utilisés ;
 - procédures et services de traitement des plaintes ;
 - financements des mesures (insonorisations, traitement des plaintes, cellules environnement liées aux aéroports, autre mesures,...) ;

ceci en France, en Allemagne, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Elle dispose aussi de noms d'experts étrangers dans ces domaines.

En matière d'aménagement du territoire, des règles de construction adéquates doivent être mises sur pied dans les différentes zones du PEB. Il est en outre indispensable d'indiquer aux demandeurs de permis d'urbanisme la présence de l'aéroport et ses nuisances, de contrôler sévèrement l'octroi de nouveaux permis, voire d'interdire les nouvelles constructions d'habitations par un déclassement d'une ou plusieurs zones du PEB au plan de secteur.

4. Pour la politique aéroportuaire à plus long terme, nous soulignons les points suivants :

- la Région wallonne a tout intérêt à pratiquer du lobbying auprès de l'Etat fédéral et de l'Union Européenne afin qu'une législation communautaire en matière d'environnement autour des aéroports voie le jour. Tant que les exigences, notamment relatives aux nuisances sonores, ne seront pas uniformisées ; les compagnies pourront faire jouer la concurrence. En d'autres termes, pratiquer le « chantage à l'emploi et à la délocalisation ». D'autres instances, comme l'ACI, militent aussi pour une uniformisation des pratiques. Par exemple pour l'emploi d'un indice de gêne unique sur le territoire de l'Union, adapté aux particularités du trafic aérien.

⁴⁰ environ 750000 passagers et 8000 tonnes de fret

⁴¹ rapport d'expertise acoustique à Bierset de l'expert acousticien Plom

- Le contrat TNT / SAB / RW illustre le point précédent. Il a accordé une série d'avantages très attractifs à TNT, ce qui a poussé la société à quitter Cologne et a finalement créé des centaines d'emplois à Liège. Mais si l'accord donne une grande liberté à TNT, il laisse peu de latitude d'action à la Région. Par conséquent il est dans l'intérêt des autorités régionales d'éviter les contrats de ce genre à l'avenir.
 - Dans le futur de nouveau, si de nouvelles infrastructures doivent être construites, il est nécessaire d'étudier leur localisation avec soin, de cibler la nature de leur trafic, de réserver les terrains nécessaires et d'éviter l'octroi de permis de bâtir dans la zone concernée ; mais aussi d'informer les demandeurs de permis (dans une zone plus large) de la présence d'un aéroport à proximité et du trafic prévu, ceci pour éviter de reproduire les erreurs commises. Il est aussi recommandé de réfléchir au « réseau » des aéroports voisins afin d'éviter les doubles emplois et les retards dus à l'engorgement de l'espace aérien au-dessus de la Belgique. Enfin, les coûts environnementaux ne doivent pas être négligés dans le calcul des retombées économiques et de coût des emplois. A titre d'illustration, les acquisitions et insonorisations sont actuellement estimées, respectivement à Liège et Charleroi, à 8 milliards et 2,2 milliards. Si l'on considère que les Fonds de l'environnement sont alimentés à hauteur de 50 et 20 millions par an respectivement, il faudra pas moins de 160 et 110 ans aux aéroports pour les rembourser.
 - Dans le même ordre d'idées, la Région pourrait trouver un moyen de garantir à l'avance le respect de certains principes environnementaux lors de la mise en place d'infrastructures lourdes comme les aéroports (garanties quant à la qualité des eaux, quotas de mouvements, mesures compensatoires pour la faune et la flore, prévision de l'impact sonore,...). A l'étranger les autorisations et permis (de bâtir, d'exploiter) s'assortissent de conditions, notamment environnementales, émanant d'autorités locales. Aux Pays-Bas, on envisage même un permis d'exploiter spécial pour les infrastructures aéroportuaires.
5. Le cas de Liège Airport mérite une remarque particulière. Son trafic est encore pour moitié du transport nocturne de fret express. Il faut savoir que la tendance actuelle est à la spécialisation des aéroports ; ainsi les infrastructures exclusivement consacrées au transport aérien de fret se développent aujourd'hui. En général elles se localisent dans des zones peu peuplées, au contraire de Liège Airport.

Les transporteurs de fret express choisissent d'opérer la nuit pour deux raisons :

- elle permet de livrer aux clients dans la matinée du lendemain ;
- elle permet une grande souplesse : le ciel n'est pas encombré, il n'y a pas de créneau horaires à respecter, en un mot, la nuit sert de « tampon » pour les retards aux arrivées, de manutention, de réparations,...

Certains experts rencontrés nous ont expliqué qu'il était possible de concentrer les vols un peu plus tôt le soir et un peu plus tard le matin sans hypothéquer la livraison dans les temps ni aller jusqu'à l'attribution de slots. Cette éventualité serait à discuter avec TNT, étant donné les densités de population sur les trajectoires, afin de vérifier sa faisabilité et sa pertinence dans ce cas précis.

7.3 CONCLUSIONS

Nos visites nous ont permis de mesurer la distance à parcourir pour atteindre une gestion environnementale au sein des aéroports wallons. Il faudra certainement y arriver tôt ou tard car la tendance actuelle en Europe va dans ce sens. Pour ce faire les exemples ne manquent pas.

En attendant et concrètement, les gestionnaires des aéroports en Wallonie devraient se concentrer sur la communication avec l'extérieur (dont les riverains), la transparence et l'ouverture, qui à elles seules éviteraient conflits et incompréhensions.

Nos propositions à court et long termes, détaillées au long de ce chapitre, se résument en quelques points :

- rendre opérationnel, dans les meilleurs délais, un système de suivi des trajectoires et du bruit ainsi qu'un traitement efficace des plaintes dans les deux aéroports wallons ; publier les statistiques y relatives ;
- développer la communication et la transparence par la publication et la diffusion de différents documents (voir point 3.2)
- augmenter la densité des travailleurs de l'aéroport résidant dans les communes avoisinantes ; étudier la mise en service d'un système de transports en commun ;
- à terme, développer un véritable système de management environnemental dans les aéroports régionaux wallons, certifié ou non ;
- instaurer des procédures qui permettent une application aisée du principe d'équité pour les riverains ;
- appliquer, dans les meilleurs délais, l'accord cadre de juillet 2000 ; mettre en place les différentes procédures concernant : les travaux d'insonorisation et leur suivi, le traitement des plaintes, l'autorité indépendante, les comités de concertation ;
- réglementer en matière d'aménagement du territoire au sein du PEB (voir point 3.2) : permis d'urbanisme, règlement d'urbanisme, plan de secteur ;
- favoriser l'élaboration d'une législation européenne en matière environnementale autour des aéroports ;
- éviter les erreurs du passé lors de l'éventuelle planification de nouvelles infrastructures : réservation de terrains et restriction en matière d'aménagement du territoire, étude des réseaux, permis avec garanties environnementales, prévision des coûts environnementaux,...

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et documents généraux

- BONNAFOUS Alain, *Les transports et l'environnement, vers un nouvel équilibre ; Rapport du groupe de travail du Conseil National des Transports*, la Documentation française, Paris 1999
- BURMEISTER Antje et JOIGNAUX G., *Infrastructures de transport et territoires, approches de quelques grands projets*, l'Harmattan, Paris 1997
- CARTLIDGE Bryan, *Transport and the Environment*, Oxford University Press, Londres 1996
- De CHATEAU-THIERRY Anne-Valérie et RALLO Nicolas, *La maîtrise des nuisances sonores sur les aéroports européens*, la Documentation française, Paris 1998
- DRON Dominique et COHEN DE LARA Michel, *Pour une politique soutenable des transports, Rapport au ministre de l'environnement*, La Documentation française, Collection des rapports officiels, Paris 1995
- ESCOURROU Gisèle, *Transports, contraintes climatiques et pollutions*, SEDES, Collection Mobilité spatiale, 1996.
- TOLLEY Rodney et TURTON Brian, *Transport Systems, Policy and Planning, a Geographical Approach*, Longman Scientific and Technical, Singapore 1995

Documents relatifs à des aéroports et pays particuliers

Nous avons dû opérer une sélection dans les références bibliographiques. Sont principalement repris les documents directement liés aux aéroports visités. Nous tenons à disposition de nombreux articles, études, documents non publiés et techniques qui ne sont pas cités ici.

a. Belgique

- Arach, audition à la commission économique du parlement wallon, inédit, mars 2000
- A-Tech et IGEAT, *Aéroport de Charleroi Bruxelles – Sud, Etude d'incidences du projet d'allongement de la piste*, inédit, janvier 1999
- BELGOCONTROL, *Note de présentation à la commission de l'économie du parlement wallon*, inédit, mars 2000
- BIAC, *Environnement*, dépliant
- BIAC, *BIAC et la problématique du bruit*, inédit, mai 2000
- BSCA, *Rapports d'activités 97-98-99*
- IBGE, *Livre Blanc sur les nuisances acoustiques et les problèmes de sécurité associés au fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles National*, Les cahiers de l'IBGE, novembre 1997
- Fontaine O, *La gestion des nuisances sonores aéroportuaires par la cellule SERINFO*, rapport au service de psychologie de la santé (Ulg), inédit, mars 2000

- Liège Airport, *Votre aéroport vous écoute et vous parle*, mai 1998
- Magazine *Liège Airport and Logistics* (SAB), *Entre voisins* (BSCA) et *Bruflash* (BIAC)
- MET, *Présentation du service SERINFO et de ses missions*, inédit, avril 1998
- MET, *Optimisation des routes de décollage et d'atterrissage : présentation des résultats*, inédit, avril 1998
- Net-Sky, *Le problème de l'aéroport vu par les riverains*, audition à la commission économique du parlement wallon, inédit, mars 2000
- Plom N, *Rapport de conclusions de l'expertise acoustique relative à l'aéroport de Bierset et prescrite sous le n° 98/710/C (21/12/98) par le tribunal de première instance de Liège*, inédit, avril 2000
- PV des comités de concertation (Liège) et de suivi (Charleroi)
- Articles de presse

b. France

- ADEME, *Bruit des aéroports*, dépliant mai 1999
- ADEME, *Diagnostic acoustique*, inédit, juin 1995
- ADP, *Bilan environnement 1998*
- CCIL, *Aéroport Lyon-Satolas : Réclamations nuisances sonores – Statistiques 1999*
- CCIL, *CONSTAS*, inédit, mai 1999
- CCIL, *Aéroport Lyon-Satolas : rapport d'activités 1999*
- CCIL, *Satoemplois année 1999*
- CCE Aéroports de Paris, *Charte de qualité de l'environnement sonore, janvier 2000*
- CCIN, *Aéroports de la Côte d'Azur*, rapport d'activités 1999
- CCIN et CCE, *Charte pour l'environnement*, 1999
- Magazines *Entre voisins* et *Entre voisins environnement* (ADP), *Dialogue* (CCIL)
- Articles de presse

c. Pays-Bas

- MAA, *Gebruiksplan 2000*
- MAA, *Jaarverslag*
- Milieu commissie Luchthaven MAA, *Overzicht klachten en extensies*
- Milieu commissie Luchthaven MAA : PV
- Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium, *De geluidsbelasting rond Maastricht Aachen Airport in 1998*
- Project Geluidsisolatie, *Project Geluidsisolatie Schiphol fase 2*, dépliant, 1999
- Schiphol Group, *Airport Charges Regulation*, 2000

- Schiphol Group, *Annual Environmental Report*, 1999
- Schiphol Group, *Annual Report*, 1999
- Schiphol Group, *Annual Statistical Review*, 1999
- Schiphol Group, *Facts and Figures*, 1999
- Magazines *Milieu Monitor* et *Schipholland*

d. Allemagne et Suisse

- Anonyme, *Aviation et aménagement du territoire en Suisse / Bruit du trafic aérien – aspects touchant l'organisation du territoire*, in *Aménagement du territoire*, Bulletin d'information 2/98
- FKB, *Ausgleich und Fortschritt – Ökologie am Flughafen Köln / Bonn*, 1999
- FKB, *Köln / Bonn international airport – Yearbook and directory*
- FKB, *Messstellenstatistik der Fluglärmessstellen*, juin 2000
- FKB, *Noise Report / Fluglärmbericht*
- FKB, *Passiver Schallschutz*, dépliant
- Magazine *Nebenan*

e. Royaume-Uni

- MA, *Environment Report 1998-1999*
- MA, *Ground Transport Strategy et Green Communter Plan*
- MA, *Sound Insulation Grant Scheme*
- MA, *Traffic Statistics Report 1999*
- Manchester Airport Consultative Committee, *Biennial Report 1998-1999*
- Magazines *Flightscene* (EMA), *Runway*, *Community Information* et *Planettalk* (MA)

8.

9. DOCUMENTS LEGISLATIFS

- Arrêté du gouvernement wallon du 12/03/98 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne
- Arrêté du gouvernement wallon du 10/09/98 fixant les mesures d'accompagnement relatives à la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne, modifié le 27/05/99
- Arrêté du gouvernement wallon du 10/09/98 délimitant la première zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Bierset (zone A)

- Arrêté du gouvernement wallon du 19/11/98 portant création et organisation du comité de concertation pour l'environnement de l'aéroport de Liège-Bierset
- Arrêté du gouvernement wallon du 26/11/98 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux locataires de la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne, modifié le 27/05/99
- Arrêté du gouvernement wallon du 27/05/99 fixant les mesures d'accompagnement relatives à l'indemnisation du chef de trouble commercial ou professionnel dans la première zone d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne
- Arrêté ministériel du 24/03/99 relatif à l'expropriation des biens immeubles situés sur le territoire de la commune de Charleroi
- Accord cadre du 20/07/99 sur les conditions du développement des aéroports régionaux et mesures environnementales y relatives
- Geluidsisolatieproject – Beleidsuitgangspunten en praktijkregels 1997
- Loi n° 92-1444 du 31/12/92 sur la protection des riverains des grandes infrastructures
- Luchtvaartwet

10. SITES INTERNET DES AEROPORTS VISITES

www.adp.fr

www.aéroports.fr

www.airport-cgn.de

www.brusselsairport.be

www.charleroi-airport.com

www.eastmidlandsairport.com

www.liegeairport.com

www.maa.nl

www.manairport.co.uk

www.schiphol.nl