

Avant-projet de décret modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre des Aéroports,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre des Aéroports est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er} *bis* de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, modifié en dernier lieu par Décret-programme du 17 juillet 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 2 est complété par un nouvel alinéa 7 rédigé comme suit :

« Le Gouvernement peut rectifier les limites des zones des plans de développement à long terme des aéroports wallons lorsqu'il constate que les outils informatiques de simulation de la propagation de bruit employés par l'Administration régionale ne remplissent plus leurs fonctions dès lors qu'ils ne répondent plus aux standards de performance requis pour l'exécution de cette tâche, et ce en raison d'une inadéquation manifeste de la modélisation de la propagation du bruit, de l'indisponibilité de mise à jour, du retrait ou d'une perte de la licence d'utilisation. Les rectifications opérées n'aboutissent pas à une réduction des limites des zones définies par chacun des plans de développement à long terme avant rectification. ».

2° au paragraphe 4, les modifications suivantes sont apportées :

a) à l'alinéa 2 :

i. les mots « *pour la première fois* » sont insérés entre les mots « *délimitant* » et les mots « *les zones du plan de développement à long terme des aéroports wallons* » ;

ii. le mot « *usufruitier* » est inséré entre les mots « *droit de superficie,* » et les mots « *, ou encore titulaire d'un bail de résidence principale* » ;

b) entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3, il est inséré un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Les mesures d'accompagnement, visées à l'alinéa 1^{er}, 1° à 3°, bénéficient également au demandeur qui, à la date d'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement opérant une rectification technique des limites des zones des plans de développement à long terme des aéroports wallons, est propriétaire, emphytéote, superficière, usufruitier, ou encore titulaire d'un bail de résidence principale sur l'immeuble d'habitation faisant l'objet de la demande, lorsqu'en raison de cette rectification technique, soit la situation de l'immeuble d'habitation faisant l'objet de la demande change de zone au plan, soit l'immeuble est nouvellement inclus dans ce plan. ».

c) à l'alinéa 4 devenu alinéa 5, au 8°, les modifications suivantes sont apportées :

i. le mot « L_{DN} » est à chaque fois remplacé par le mot « L_{DEN} » ;

ii. les mots « de référence (70, 65, 60 ou 55 dB (A) » sont remplacés par les mots « de référence (70, 66, 61 ou 56 dB (A) » ;

3° le paragraphe 7 débutant par les mots « Les sanctions visées à l'article 6 du décret du 23 juin 1994 » est renuméroté en paragraphe 8.

Art. 2. Le présent décret entre en vigueur le lendemain de sa publication au Moniteur belge.

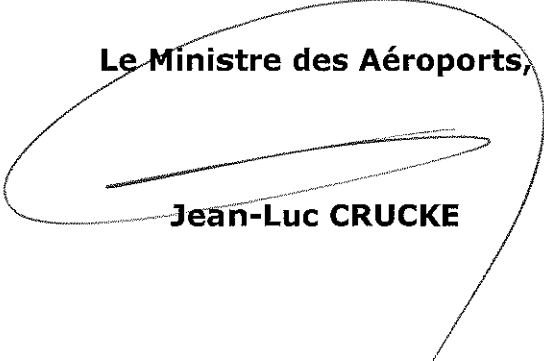
Namur, le (date)

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

Le Ministre des Aéroports,



Jean-Luc CRUCKE

Avant-projet de décret modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit

2^{ÈME} LECTURE

EXPOSE DES MOTIFS

L'avant-projet a pour objectif d'habiliter le Gouvernement à réaliser une rectification technique des limites des zones des plans de développement à long terme des aéroports wallons et d'adapter les critères d'éligibilité des mesures d'accompagnement pour les riverains en conséquence. En effet, l'évolution technologique des outils informatiques à disposition pour modéliser ces zones permet un plus grand affinage de ces zones.

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

Soucieux que leur développement puisse se faire dans le respect des riverains, le Gouvernement wallon a adopté, en date du 29 avril 2004 un décret modifiant l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973, en vue d'habiliter le Gouvernement à délimiter des Plans de développement à long terme (PDLT).

L'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, tel que modifié par le décret wallon du 29 avril 2004 :

- dispose, en son paragraphe 2, alinéa 1er, que :
« §2. Le Gouvernement est habilité à délimiter un plan de développement à long terme sur la base de zones d'exposition au bruit correspondant aux limites maximales de développement des aéroports et aérodromes en Région wallonne. » ;
- définit, en son paragraphe 3, les zones A, B, C et D des PDLT des aéroports wallons ainsi que les zones A', B', C' et D' des Plans d'exposition au bruit (PEB).

En exécution de ces paragraphes, le Gouvernement a arrêté, en date du 27 mai 2004, les zones A, B, C et D des PDLT ainsi que les zones A', B', C' et D' des Plans d'exposition au bruit (PEB) des aéroports wallons.

Ces arrêtés sont entrés en vigueur le 13 juillet 2004.

Le 8 octobre 2020, dans le cadre de l'orientation à donner à la 5ème révision des PEB, le Gouvernement wallon décidait notamment de procéder à une rectification technique des Plans de Développement à Long Terme (PDLT) de chaque aéroport avec l'application IMPACT.

L'évolution technologique des outils informatiques à disposition pour modéliser ces zones permet un plus grand affinage de celles-ci.

Une modification décrétable est à cet effet nécessaire pour lever tout doute en ce qui concerne l'applicabilité des mesures d'accompagnement des riverains pour les personnes qui seraient devenues titulaires d'un droit réel sur un immeuble d'habitation après l'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement délimitant les zones des PDLT, soit le 13 juillet 2004, mais avant l'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement opérant la rectification technique des limites des zones des

Celles-ci sont définies en fonction de la zone des PEB dans laquelle sont inscrites les habitations et consistent en :

- l'octroi de primes ;
- l'octroi d'indemnités pour trouble commercial et professionnel ;
- des mesures d'insonorisation ;
- l'acquisition de biens.

Les zones des PEB font l'objet d'une révision triennale sans que les nouvelles zones ainsi délimitées puissent être réduites par rapport à celles définies avant la révision et ne puissent dépasser les limites fixées par les plans de développement à long terme (article 1er bis, § 3, de la loi du 18 juillet 1973).

L'objectif de la révision triennale est double (Doc. Parl. wall., sess. Ord., 2003-2004, n° 661/1, page 2):

1. Vérifier, d'une part, que les Plans d'Exposition au Bruit en vigueur correspondent, au minimum, à la situation réelle, notamment en ce qui concerne le nombre de mouvements enregistrés sur l'aéroport ou la flotte utilisée par les opérateurs économiques ;
2. Adapter, d'autre part, les limites des Plans d'Exposition au Bruit en fonction de l'évolution prévue ou prévisible des activités aéroportuaires et de la composition des flottes à dix ans.

À ce jour, quatre révisions ont été diligentées par l'Administration régionale mais aucune d'elles n'a abouti à une modification des courbes des PEB fixées en 2004.

Le logiciel de simulation utilisé par l'Administration lors de ces quatre révisions était INM (Integrated Noise Model) version 6.0c développé par la « Federal Aviation Administration » des Etats Unis d'Amérique.

L'obsolescence de ce logiciel, INM (Integrated Noise Model) version 6.0c, a été constatée par les membres du comité d'accompagnement de la 5ème révision, composé de représentants de la SOWAER, de l'ACNAW, du SPW MI et des Sociétés de gestion des aéroports wallons.

Cette obsolescence reconnue internationalement tient notamment du fait de :

- La modélisation de la propagation du bruit qui ne tient pas compte de certains phénomènes physiques (principalement latéralement) ;
- L'arrêt des mises à jour et de la maintenance de ce logiciel.

La pertinence du logiciel INM 6.0c avait déjà fait l'objet de remarques de l'ACNAW, préconisant son remplacement par un logiciel plus récent, lors de précédentes révisions.

Diverses pistes de remplacement de ce logiciel ont été envisagées et l'Administration régionale a opté pour l'applicatif IMPACT s'imposant comme le meilleur rapport qualité-prix offrant toutes les garanties de conformité aux réglementations en vigueur.

En effet, ce logiciel :

- A été développé par EUROCONTROL qui est l'Organisation intergouvernementale européenne œuvrant au soutien de l'aviation européenne, notamment en matière de gestion de trafic aérien et d'intégration aéroportuaire ;
- Est conforme au document ECAC n°29 de la directive européenne ainsi qu'à la méthode de calcul du bruit recommandée dans le document ICAO 9911 ;
- Utilise les bases de données les plus récentes BADA (Base of Aircraft Data) développées par EUROCONTROL en collaboration avec les constructeurs d'avions, les opérateurs et ANSP ;
- Offre des fonctionnalités relatives à la consommation de carburant des appareils contenus ;
- Est mise à disposition gratuitement par EUROCONTROL qui a par ailleurs formé les agents de l'Administration ainsi que l'attaché permanent de l'ACNAW.

Des collaborations avec les développeurs du logiciel ont été possibles afin de s'assurer de la fonctionnalité de l'outil à l'égard des spécifications techniques belges.

Notons également que ce logiciel a été choisi par les services de la DGAC française (STAC) qui ont formé en 2019 leurs agents à l'utilisation d'IMPACT pour les études relatives aux aéroports français. D'autres administrations en charge de la gestion de l'aviation civile emploient dès lors IMPACT comme logiciel de référence.

Enfin, le choix du logiciel IMPACT a été validé par l'ACNAW.

A hypothèses égales avec celles de 2004, les simulations menées avec IMPACT par l'Administration régionale en vue de la 5ème révision des PEB font apparaître un élargissement des zones des PEB des aéroports wallons par rapport aux limites actuelles, mais aussi des dépassements par rapport aux limites des zones des PDLT arrêtés par le Gouvernement en date du 27 mai 2004.

La raison de ces dépassements des limites des zones des PDLT simulées avec le logiciel INM 6.0c en 2004 s'explique du fait de l'utilisation du nouveau logiciel IMPACT pour la simulation de la 5ème révision des PEB.

Il est à noter que, hormis le changement de logiciel de simulation, toutes les autres hypothèses restent cohérentes avec celles adoptées lors des révisions précédentes.

A hypothèses égales avec celles retenues en 2004, l'utilisation du logiciel IMPACT engendre ainsi un élargissement des courbes simulées avec le logiciel INM 6.0c.

Il s'ensuit qu'en application du paragraphe 3, alinéa 6, de l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 (« Les zones d'exposition au bruit font l'objet d'une révision triennale sans que les nouvelles zones ainsi délimitées puissent être réduites par rapport à celles définies avant la révision et ne puissent dépasser les limites fixées par le plan de développement à long terme »), les PEB tels que simulés, ne peuvent être adoptés en l'état.

Le Gouvernement wallon devant faire coïncider le développement des aéroports wallons avec une protection efficace des riverains face aux nuisances sonores, la question d'une rectification technique du PDLT à la suite du changement de logiciel s'est donc logiquement posée.

En effet, il serait incohérent de créer une situation où deux instruments, dont l'un (PEB) est subordonné à l'autre (PDLT), seraient délimités avec des logiciels différents reflétant par ailleurs des performances plus ou moins affinées.

Il est à noter que l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 ne prévoit pas l'utilisation d'un logiciel de modélisation déterminé pour l'établissement des PDLT et PEB. Ce logiciel est donc au choix du Gouvernement.

Le logiciel IMPACT, plus récent et précis que l'INM 6.0c utilisé lors de la définition du PDLT en 2004, permet de mieux affiner les résultats et donc les limites géographiques des zones soumises à analyse.

En ce sens, la rectification des PDLT avec ce logiciel ne ferait que mieux appliquer la volonté initiale du législateur telle qu'elle a été exprimée en 2004, à savoir la protection des riverains.

Il est donc nécessaire de procéder à une rectification technique des PDLT des aéroports wallons avec l'application IMPACT.

Ces Plans recalculés, sur base des hypothèses strictement identiques que celles retenues en 2004, engloberaient les PEB révisés.

On peut observer que la loi donne une habilitation au Gouvernement de « délimiter un plan de développement à long terme » mais non de le réviser ou le rectifier.

Afin de lever tout doute à ce sujet, une modification décrétable est donc nécessaire pour :

- Habilitier le Gouvernement à effectuer une rectification technique des limites des zones des PDLT rendues nécessaires par l'évolution des logiciels de simulation ;
- Adapter les critères d'éligibilité des mesures d'accompagnement pour les riverains en conséquence.

En effet, à la question de la rectification technique des PDLT s'ajoute la question de l'applicabilité des mesures d'accompagnement des riverains pour les personnes qui seraient devenues titulaires d'un droit réel tels que propriétaires, emphytéotes, superficiaire, ou encore titulaire d'un bail de résidence principale sur un immeuble d'habitation après l'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement délimitant les zones du PDLT, soit le 13 juillet 2004, mais avant l'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement opérant la rectification technique des limites des zones du PDLT.

Il est ainsi proposé que les titulaires des droits visés par l'article 1er bis sur les immeubles situés hors zone des PDLT 2004, et nouvellement intégrés dans les courbes des PDLT rectifiés, ainsi que des immeubles qui changent de zone à la suite de la rectification technique des PDLT, soient bénéficiaires des mesures d'accompagnement prévues par la loi du 18 juillet 1973 dès l'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement déterminant les nouvelles courbes.

Sur cette base, il appartiendra alors, dans un deuxième temps, au Gouvernement d'adopter les zones des PEB de chaque aéroport, telles que révisées.

Il est souligné que cette rectification technique ne constitue en aucune manière une modification décisionnelle ou stratégique des PDLT.

Si les PDLT contiennent en eux-mêmes une programmation stratégique qui se matérialise par les arrêtés du Gouvernement délimitant les différentes zones du PDLT, en revanche, dans le cas d'une rectification technique du plan, les documents (arrêtés du Gouvernement) qui opèrent la rectification technique des limites des zones du PDLT ne constituent pas des documents contenant des éléments programmatiques, ni une modification programmatique d'un plan, mais un ajustement purement technique. Cette rectification n'implique aucune orientation politique ni aucun arbitrage.

Il s'agit uniquement de corriger une imprécision liée à l'obsolescence du logiciel de modélisation utilisé au moment où les zones des PDLT ont été délimitées.

Cette rectification technique est dictée par la meilleure connaissance des faits et projections tels qu'ils sont établis par le nouveau logiciel et n'est pas une modification décisionnelle du plan.

En l'occurrence, il faut constater que l'évolution des connaissances scientifiques permet de mieux déterminer les nuisances (réelles) telles qu'elles sont ou seront ressenties par les riverains autour des aéroports, mais sans rien changer aux hypothèses de développement maximal à long terme décidées par le Gouvernement et intégrées dans le calcul des simulations.

Cette rectification technique n'impliquera pas non plus d'augmentation des nuisances réellement ressenties chez les riverains en cas d'exploitation dans le cadre du développement maximal de l'autorité puisqu'elles se contentent de traduire une meilleure connaissance de ce qui est. Elles ne sont donc pas susceptibles d'engendrer des incidences environnementales. En conséquence, n'étant pas une modification décisionnelle, il ne s'agit pas d'une modification visée par la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement.

Par ailleurs, afin de préserver les droits acquis par les riverains, il s'indique de mentionner expressément dans l'avant-projet que les nouvelles limites des zones issues de la rectification technique du PDLT ne pourront en aucun cas être plus étroites que celles des plans soumis à rectification.

La législation en avant-projet propose également d'opérer des corrections « formelles » :

- La première vise à ajouter la catégorie des titulaires d'un droit d'usufruit aux personnes qui pourraient solliciter l'application des mesures d'accompagnement des riverains pour une habitation sise dans une zone du PEB si elles disposaient de ce droit avant le 13 juillet 2004.

Actuellement, ce droit réel n'est pas expressément repris dans la liste de l'article 1er bis, § 4, alinéa 2, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit. Même s'il est aujourd'hui considéré, par souci de non-discrimination, comme faisant partie implicitement de cette liste en raison de sa proximité avec le droit réel de propriété en termes d'effets et également pour des raisons de succession (exemple du conjoint survivant), il est proposé, par souci de clarté, de l'ajouter désormais expressément dans la disposition décréta.

- La deuxième concerne l'indicateur de bruit utilisé Lden. Le décret du 29 avril 2004 qui a formalisé le changement d'indicateur (Lden au lieu de Ldn) a omis de modifier en ce sens celui mentionné à l'article 1er bis, § 4, alinéa 4, 8°, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit qui renvoie toujours au Ldn.
- La troisième concerne ce même article 1er bis, § 4, alinéa 4, 8°, de la loi du 18 juillet 1973. Les valeurs de bruit y reprises (70, 65, 60 et 55 dB (A)) correspondent aux valeurs renseignées pour les zones des PEB dans les

décrets des 8 juin et 25 octobre 2001 qui ne prévoyaient pas l'établissement de plans de développement à long terme.

Lors de la modification du système par le décret du 29 avril 2004, ces valeurs n'ont pas été adaptées conformément à celles déterminées pour les PEB. Elles doivent donc, dans une logique de cohérence, être remplacées par ces dernières valeurs, soit 70, 66, 61 et 56 dB (A).

- La dernière modification est un changement de pure forme. Le texte actuel de l'article 1er bis comprend deux paragraphes 7, à la suite de la modification décréte du 29 avril 2004. Il est proposé que le deuxième paragraphe 7 devienne le paragraphe 8.

Avant-projet de décret modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit

2^{ÈME} LECTURE

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er}, 1^o vise l'insertion d'un alinéa 7 au paragraphe 2 de l'article 1^{er} *bis* de la loi.

Celui-ci habilite le Gouvernement à rectifier les limites des zones des Plans de développement à long terme des aéroports wallons lorsqu'il constate que les outils informatiques de simulation de la propagation de bruit employés par l'Administration régionale ne peuvent plus remplir leurs fonctions à partir du moment où il ne répondent plus aux standards de performance requis pour l'exécution de cette tâche en raison d'une inadéquation manifeste de la modélisation de la propagation du bruit, de l'absence de possibilité de mise à jour ou du retrait ou d'une perte de la licence d'utilisation.

Une inadéquation manifeste de la modélisation de la propagation du bruit peut résulter, pour les outils informatiques de simulation, notamment de l'absence de prise en compte d'effet(s) de dispersion acoustique connu(s) des spécialistes ou de l'absence, dans la base de données des modèles acoustiques d'avions, d'appareils qui fausserait la composition des flottes retenues pour la modélisation des courbes en raison du nombre d'exemplaires employés sur les aéroports wallons.

Il s'agit bien de rectifier techniquement les limites des zones des PDLT et non pas de modifier les PDLT eux-mêmes.

En effet, les PDLT contiennent une programmation stratégique du développement maximal de l'aéroport à long terme qui se matérialise par les arrêtés du Gouvernement délimitant les différentes zones du PDLT. Les PDLT sont donc composés de la détermination d'un ensemble d'options stratégiques décisionnelles, matérialisé par une cartographie des niveaux de bruit attendus (les zones du PDLT).

L'habilitation qui est donnée au Gouvernement ne concerne pas les options stratégiques décisionnelles des PDLT, lesquelles restent inchangées. C'est en ce sens que le Gouvernement pourra procéder à une rectification technique consistant en une adaptation, en raison d'un facteur technique lié aux seuls outils informatiques de simulation de la propagation du bruit, des courbes des PDLT,

fixées par le législateur wallon, sans qu'aucune des hypothèses initiales ayant conduit à l'adoption des courbes à rectifier ne soit modifiée.

L'article 1^{er}, 2^o propose plusieurs modifications à la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit présentées en 3 points.

Les points a) et b) concernent les mesures d'accompagnement pour les riverains.

Les modifications proposées visent à lever tout doute sur l'applicabilité des mesures d'accompagnement des riverains pour les personnes qui seraient devenues titulaires d'un droit réel sur un immeuble d'habitation sis dans les PDLT après l'entrée en vigueur des AGW fixant les limites des PDLT et avant l'entrée en vigueur des AGW opérant la rectification des limites des PDLT.

En premier lieu dans le point a), à l'alinéa 2 du paragraphe 4, le texte est modifié afin de prévoir que les mesures d'accompagnement instaurées par le décret du 29 avril 2004 concernent les personnes titulaires de certains droits sur les immeubles à la date d'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement délimitant pour la première fois les zones des plans de développement à long terme des aéroports wallons.

Il s'agit de viser sans ambiguïté les huit arrêtés du Gouvernement wallon délimitant les zones du PDLT et du PEB (un arrêté pour chaque zone de chacun des deux aéroports) adoptés le 27 mai 2004 et publiés au *Moniteur belge* du 13 juillet 2004.

Sur le fond, cette modification de pure forme ne change donc rien au droit en vigueur mais elle permet d'opérer la distinction nécessaire et de préparer la disposition nouvelle de l'alinéa 3.

Ensuite, toujours à l'alinéa 2 du paragraphe 4, le texte reprend désormais explicitement la catégorie des titulaires d'un droit d'usufruit dans la liste des personnes (propriétaires, emphytéotes, superficiaires, titulaire d'un bail de résidence principale) susceptibles de solliciter une des mesures d'accompagnement instaurées par le décret du 29 avril 2004 pour une habitation sise dans les PEB.

Au point b), un nouvel alinéa 3 est donc inséré, prévoyant que ces mesures d'accompagnement bénéficient, le cas échéant, également aux personnes disposant des droits cités sur des immeubles dont la situation change à la suite d'une révision technique des zones des PDLT, soit que l'immeuble change de zone aux PDLT à cette occasion, soit que l'immeuble se trouve nouvellement inclus dans les PDLT à cette occasion.

Le principe de prévisibilité commande de procéder ainsi.

Cependant, le principe de prévisibilité commande également de ne pas ouvrir le droit aux mesures d'accompagnement aux personnes qui ont acquis leur immeuble ou les droits visés sur celui-ci en connaissance de la situation du bien aux PDLT après la première délimitation des zones de celui-ci (et dont la situation ne change pas à la suite de la rectification technique des limites de ces zones), conformément à la volonté du législateur exprimée en 2004. C'est pourquoi la révision décrétable est opérée en deux alinéas distincts.

L'article 1^{er} propose enfin, aux points c)i) et ii), de modifier le texte de l'article 1^{er} bis, § 4, alinéa 4 (devenant alinéa 5 suite à l'insertion d'un nouvel alinéa 3), 8° afin de réparer les omissions dans les modifications apportées par le décret du 29 avril 2004 qui avait négligé à l'époque de procéder au changement de l'indicateur de bruit nouvellement à utiliser (L_{den} au lieu de L_{dn}) ainsi que des valeurs de bruit pour les zones des plans d'exposition au bruit (70, 66, 61 et 56 dB(A)) pour le point en question.

L'article 1^{er}, 3° concerne à nouveau une correction du libellé de l'article car le texte actuel de l'article 1^{er} bis comprend deux paragraphes 7.

En effet, l'article 1^{er}, point 9, du décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi relative à la lutte contre le bruit a procédé au remplacement du paragraphe 4 initial tout en le renumérotant erronément en paragraphe 7. Cependant, ce faisant le législateur n'a pas pris en compte le fait que l'existence antérieure d'un § 7 demeurant encore dans ce texte.

Il est donc proposé que le second des deux paragraphes, ancien paragraphe 7 et relatif aux sanctions, devienne le paragraphe 8.

Article 2

L'article 2 prévoit que le décret entre en vigueur au lendemain de sa publication au *Moniteur belge*.

Sur ce point, le décret déroge à la règle de principe selon laquelle une loi entre en vigueur au dixième jour de sa publication au *Moniteur belge*. En effet, la modification concerne en premier lieu une habilitation au Gouvernement à rectifier techniquement les limites des PDLT.

Les droits aux mesures d'accompagnement qu'ouvre le décret aux particuliers ne seront effectifs qu'une fois les limites des PDLT effectivement rectifiées par le Gouvernement au travers les huit arrêtés de Gouvernement wallon à prendre pour les deux aéroports, c'est-à-dire quatre arrêtés par aéroport.

Cette disposition ne porte dès lors pas atteinte à la sécurité juridique, mais permet au Gouvernement d'exercer son habilitation.