



AVIS N° Init/2007/1

RENDU LE VENDREDI 07 MARS 2008

**Avis remis d'initiative sur la révision triennale des plans
d'exposition au bruit des aéroports de Liège-Bierset et de
Charleroi-Bruxelles Sud**



1. Contexte

Le 27 juillet 2007, l'ACNAW est informée, par un courrier du Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, de la décision du Gouvernement wallon de ne pas procéder à la révision des plans d'exposition au bruit (PEB) des deux aéroports wallons.

Cette procédure de révision triennale est prévue, par l'article 1^{er} bis, §3, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit. Le courrier du Ministre présente dès lors de manière détaillée les éléments qui ont motivé la décision de non-révision par le Gouvernement wallon, décision prise lors de sa séance du 12 juillet 2007.

Après analyse de ces éléments juridiques et techniques, l'Autorité a décidé de formuler un avis d'initiative sur la (non-) révision des PEB en 2007.

2. Portée de l'avis de l'ACNAW

L'avis de l'ACNAW porte uniquement sur la méthodologie et les hypothèses retenues en vue de l'éventuelle révision des PEB arrêtés par le Gouvernement wallon en date du 27 mai 2004. Il ne porte pas sur les hypothèses retenues en vue d'établir ce PEB 2004.

En particulier, l'Autorité a analysé l'argumentaire relatif :

- à la simulation des PEB avec des données issues de l'activité aéroportuaire en 2006;
- aux mesures des indicateurs L_{den} opérées par le système Diapason et aux mesures ponctuelles menées dans le cadre de l'application du principe d'égalité;
- aux projections de l'activité à 10 ans.

3. Avis de l'ACNAW

L'Autorité souligne en premier lieu l'importance du travail d'analyse ayant conduit aux conclusions de l'étude menée conjointement par l'Administration et la SOWAER. Elle approuve la méthodologie adoptée et constate que, dans l'ensemble, les éléments apportés pour justifier la non-révision sont pertinents.

L'Autorité formule néanmoins les questions et commentaires suivants.

Observation concernant les allongements de pistes

Des allongements de piste sont prévus sur les sites des aéroports de Liège et de Charleroi. De manière logique, ils n'ont pas été pris en compte lors des simulations incluant les données de l'activité 2006.

Cependant, l'Autorité se demande pourquoi l'allongement de la piste principale de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud n'a pas fait l'objet d'une simulation dans le cadre de la projection à 10 ans.

En effet, la mise en service de cet allongement pourrait avoir lieu avant 2017. Le but d'un PEB étant de planifier les mesures d'accompagnement en fonction de l'évolution des émissions sonores, il ne paraît pas pertinent d'attendre la prochaine révision triennale avant d'inclure cet élément significatif dans les prévisions.

L'argument selon lequel l'allongement de la piste principale tend à réduire, à trafic égal, la taille des zones du PEB mériterait en tout cas d'être explicité. L'Autorité souhaite dès lors prendre connaissance des études ayant conduit le Gouvernement à adopter cet argument.

Observations concernant les procédures de pilotage

De manière générale, il est regrettable que seule la compagnie aérienne TNT ait communiqué aux auteurs de l'étude les procédures réellement adoptées par les pilotes, afin d'alimenter le logiciel INM avec les données les plus appropriées. L'Autorité recommande à ce propos que tout soit mis en œuvre lors de la prochaine révision triennale pour inciter toutes les compagnies à répondre favorablement aux demandes d'information de l'Administration.

L'Autorité souhaiterait en outre connaître les raisons qui ont conduit à adopter les procédures de moindre bruit (Close-in Noise Abatement Departure Profiles) dans les simulations 2006 du PEB de l'aéroport de Charleroi, et pas celui de Liège.

Observation concernant le logiciel utilisé pour les simulations

Le Gouvernement a choisi de conserver la version 6.0c du logiciel INM pour toutes les simulations réalisées dans le cadre de la révision triennale des PEB. Cette version d'INM avait été adoptée pour la constitution des PEB 2004, mais il existe aujourd'hui des mises à jour de ce logiciel dont, volontairement, il n'a pas été tenu compte.

L'Autorité considère qu'un logiciel de simulation acoustique est un outil toujours perfectible, quel que soit son niveau de fiabilité. Il est donc hautement recommandé de profiter des améliorations de cet outil apportées par ses concepteurs, en réponse à la progression des connaissances scientifiques et techniques en la matière ainsi qu'à l'identification de bogues éventuels. Dans le cas présent, il aurait été intéressant d'avoir également une simulation des PEB à l'aide de la version la plus récente du logiciel INM, de comparer les résultats avec ceux de la version 6.0c et d'analyser l'impact éventuel d'un changement de version.

Observations concernant les projections de l'activité à 10 ans

La décision de non-révision des PEB est également basée sur une estimation de l'activité aéroportuaire au cours des dix prochaines années.

Des enquêtes ont ainsi été menées auprès des sociétés d'exploitation, à propos de leurs perspectives de développement à 10 ans.

L'Autorité s'interroge dès lors sur les raisons pour lesquelles les sociétés chargées de la gestion et de l'exploitation des aéroports wallons ont été consultées afin de connaître leurs perspectives de développement d'ici 2013 (cfr. la note du Ministre), et non 2017 ?

Elle considère en tous les cas qu'il existe une ambiguïté quant à la définition de ce terme de dix ans, ambiguïté qu'il serait bon d'éclaircir en spécifiant clairement à partir de quelle date il faut envisager cette projection.

En outre, si une nouvelle simulation des zones du PEB de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud a été réalisée, avec des hypothèses de composition de flotte à dix ans, aucune simulation de ce type n'a été programmée pour l'aéroport de Liège. La raison invoquée par le Gouvernement wallon est que les hypothèses relatives au nombre de mouvements projetés, adoptées pour le PEB 2004, ont été confirmées, et que dès lors il n'y avait pas lieu de refaire une nouvelle simulation.

L'Autorité considère cependant que le nombre de mouvements projetés n'est pas la seule hypothèse à considérer dans ce cas d'espèce. En effet, la composition de la flotte à 10 ans, la ré-évaluation des trajectoires et le pourcentage de mouvements en sens inversé auraient pu également justifier une nouvelle simulation. En particulier, seulement 8% de mouvements inversés ont été comptabilisés lors de l'évaluation du PEB 2004, alors que les observations sur le terrain montrent que la moyenne annuelle de ce pourcentage est bien plus élevée.

Enfin, l'Autorité s'interroge sur la pertinence de prévoir 19 mouvements quotidiens de nuit (sur la piste 25 plus 20% sur la piste 07) à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, alors que cet aéroport est en principe fermé de 23 heures à 6 heures 30 (sauf exceptions). Certes, ces mouvements conduisent à sécuriser les prévisions informatiques et à prévoir des zones de bruit suffisamment larges, mais il convient de remarquer par ailleurs que ces 19 mouvements quotidiens nocturnes étaient en contradiction avec le quota nocturne de 900 points en vigueur lors de la rédaction du document.

4. Conclusion

L'Autorité a analysé les éléments ayant mené à la décision de non-révision des plans d'exposition au bruit par le Gouvernement wallon. Elle reconnaît tout d'abord la pertinence de la méthodologie adoptée, et souligne l'importance du travail accompli pour apporter les éléments de justification nécessaires.

L'Autorité a néanmoins formulé quelques commentaires, dont elle suggère de tenir compte lors de la prochaine révision triennale. Elle souhaiterait en outre obtenir les réponses aux questions posées dans le texte de son avis. Enfin, l'Autorité exprime le souhait d'être, à l'avenir, consultée dès la phase d'étude de la prochaine révision triennale.