



**AVIS N° Init/2012/2**

**RENDU LE SAMEDI 12 MAI 2012**

**Avis remis d'initiative et recommandations**

**Révision 2010 des Plans d'Exposition au Bruit des aéroports wallons**



## Révision 2010 des Plans d'Exposition au Bruit des aéroports wallons

ACNAW

Avis d'initiative du 12 mai 2012

### 1 Contexte

L'article 1<sup>er</sup> bis, §3 de la Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit prévoit que :

*« 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 – Décret du 29 avril 2004, art. 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>). »*

Par ailleurs, le Décret du 08 juin 2001 qui institue l'ACNAW précise notamment que :

*« Art. 2. Cette autorité a pour mission de:*

*1° formuler des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords des aéroports et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement. Elle dispose également d'un pouvoir de recommandation sur la nécessité de réviser les plans d'exposition au bruit;*

...

*5° à la demande du Gouvernement, émettre un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que sur toute autre question lui soumise;*

... »

Dans ce contexte, et faisant suite aux demandes répétées de l'Autorité, le Cabinet du Ministre ayant la gestion aéroportuaire dans ses attributions lui a transmis en date du 21 décembre 2011 copie du projet de note au Gouvernement wallon, ainsi que ses annexes, reprenant les hypothèses retenues et les conclusions de l'analyse opérée par le SPW dans le cadre de la vérification triennale des PEB des aéroports de Liège-Bierset et Charleroi-Bruxelles sud.

Ce point a été soumis à l'approbation du Gouvernement wallon lors de sa séance du 22 décembre 2011. Le 07 mars 2012, le Cabinet du Ministre communiquait à l'Autorité une copie de la notification relative à la décision prise par le Gouvernement wallon, consistant à ne pas réviser les zones des Plans d'Exposition au Bruit autour des deux aéroports wallons telles que définies le 27 mai 2004.

### 2 Portée de l'avis de l'ACNAW

Le rapport du SPW présente de manière détaillée le contexte juridique de cette révision, les hypothèses retenues dans le cadre de la délimitation des zones des PEB réalisée en 2004 et celles retenues en vue de l'éventuelle révision de ces zones (évaluation de la situation actuelle et de la situation à 10 ans d'après les perspectives de développement des aéroports wallons).

L'Autorité a analysé ce document sous l'angle de la méthodologie et des hypothèses retenues par le SPW. Les conclusions de cet examen font l'objet du présent avis, qui ne porte d'ailleurs pas sur les hypothèses retenues lors de l'élaboration des zones de bruit en 2004.

L'Autorité a également évalué la prise en compte des recommandations qu'elle avait formulées dans son avis d'initiative n°INIT-2007-1 rendu le 07 mars 2008 portant sur la révision opérée en 2007.

### **3 Avis et recommandations de l'ACNAW**

Dans l'ensemble, l'Autorité approuve la méthodologie et les hypothèses adoptées dans le cadre de l'évaluation menée par le SPW et constate que les éléments justifiant la non-révision sont pertinents.

Les observations et commentaires suivants méritent toutefois d'être soulevés.

#### **3.1 Allongement des pistes**

De manière logique, les allongements de piste prévus sur les deux sites aéroportuaires n'ont pas été pris en compte lors de cette révision basée sur le trafic 2009.

A l'aéroport de Liège, la mise en service de la piste allongée n'a été effective qu'en novembre 2010 (inauguration officielle le 07 septembre 2010). La révision du PEB défini autour de la plateforme de Liège s'étant effectuée sur base du trafic 2009, il est donc normal d'avoir pris en compte la longueur de piste telle qu'en usage en 2009 (3287 m). Cet allongement a toutefois été pris en compte lors de simulations à 10 ans et devra également être intégré lors de la révision qui sera opérée en 2013, sur base du trafic 2012.

A Charleroi, la procédure de demande de permis étant en cours, la piste actuelle (2550 m) a naturellement été prise en compte. Il sera nécessaire d'évaluer l'état d'avancement de la situation avant d'entamer la prochaine révision.

#### **3.2 Version du programme utilisé**

Le Gouvernement wallon a choisi d'utiliser la version 6.0c du logiciel INM pour réaliser les simulations effectuées lors de l'évaluation des PEB menées en 2010-2011. Cette version du programme avait également été utilisée lors de l'élaboration des PEB en 2004 et lors de la première révision menée en 2007. Dans l'avis rendu à l'occasion de la révision 2007, l'Autorité avait déjà recommandé l'utilisation d'une version plus récente du programme.

L'Autorité regrette que cette recommandation n'ait pas été prise en compte. Les versions les plus récentes d'un logiciel ont pour finalité d'ajouter de nouvelles fonctionnalités mais aussi de corriger les imperfections des versions antérieures. Il apparaît en outre que les limites des zones de bruit calculées par INM peuvent être sensibles à la version utilisée (cf. étude ACNUSA<sup>1</sup>).

---

<sup>1</sup> ACNUSA. Etude comparative des courbes d'environnement sonore et du PGS 2004 de Paris Charles-de-Gaulle. Septembre 2011.

### ***3.3 Substitution d'appareils non présents en base de données***

Lors de l'examen des hypothèses de travail retenues pour les simulations relatives à l'aéroport de Charleroi, il est apparu que le Boeing 737-800, représentant la majorité des appareils opérant sur la plateforme de Charleroi, avait été remplacé par le Boeing 737-700 du fait de son absence de la base de données de la version 6.0c du logiciel INM.

Lors des simulations relatives au trafic projeté à 10 ans sur l'aéroport de Liège, les B747-800 et les A380F ont également fait l'objet d'une substitution. Ils ont été remplacés par le B747-400.

L'Autorité est interpellée par de telles substitutions et souhaite connaître les critères qui ont prévalu à ces choix (motorisation, MTOW,...).

### ***3.4 Prise en compte des appareils ne fréquentant pas régulièrement l'aéroport***

Aux pages 9 et 11 de la note d'information adressée au Gouvernement wallon, il est précisé : « afin d'éviter de prendre en considération les appareils qui ne fréquentent pas régulièrement l'aéroport (moins d'un vol par jour sur une moyenne annuelle), les appareils concernés ont été regroupés en différentes catégories,... »

Vu le libellé, l'Autorité se demande si ces mouvements ont bien été intégrés. Ne faudrait-il pas comprendre qu'afin de prendre en considération ces appareils, ils ont été regroupés en différentes catégories ?

### ***3.5 Pourcentage de vols en sens inversé pris en compte***

L'Autorité observe que les pourcentages de mouvements en sens inversé (12 % pour Charleroi et 20 % pour Liège) pris en compte pour cette révision sont du même ordre de grandeur que les relevés de ces mouvements opérés en 2009, soit 13,5 % pour l'aéroport de Charleroi et 22,2 % pour celui de Liège.

### ***3.6 Procédures de vol***

Lors de la révision 2007, TNT avait communiqué aux auteurs de l'étude les procédures réellement utilisées par les pilotes afin d'alimenter le logiciel INM avec les données les plus appropriées. L'Autorité avait préconisé à l'époque que tout soit mis en œuvre pour inciter toutes les compagnies à répondre favorablement aux demandes d'informations de l'Administration lors de la prochaine révision triennale.

L'Autorité s'interroge sur le suivi accordé à cette recommandation et la réitère pour les révisions ultérieures.

### ***3.7 Appel à l'expertise de l'ACNAW***

Dans son avis du 07 mars 2008 remis d'initiative, l'Autorité avait clairement exprimé son souhait d'être consultée dès la phase d'étude de cette révision triennale 2010-2011. Elle déplore de n'avoir pas été associée au processus d'élaboration des hypothèses et d'en avoir été informée après présentation des résultats au Gouvernement wallon.

#### **4 Conclusions générales**

L'Autorité a examiné les hypothèses de travail ayant mené à la décision du Gouvernement de ne pas réviser les Plans d'Exposition au Bruit définis autour des aéroports wallons et approuve globalement les conclusions présentées.

Toutefois, l'Autorité émet certaines remarques reprises ci-avant. Elle s'étonne en particulier de l'utilisation d'une version ancienne du logiciel de simulation INM.

Elle réitère en outre sa volonté d'être consultée dès l'initiation du projet de révision qui sera mené en 2013.