



AVIS N° Init/2015/1

RENDU LE SAMEDI 27 JUIN 2015

Avis remis d'initiative et recommandations

Dispositions en matière de limitation du bruit associé aux arrivées tardives d'avions basés à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud



**Dispositions en matière de limitation du bruit associé aux arrivées tardives
d'avions basés à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud**

Avis d'initiative de l'ACNAW (n°INIT/2015/1)

27 juin 2015

1. Introduction

Le présent avis d'initiative concerne les dispositions contenues dans la circulaire ministérielle du 14 mai 2014 relative aux avions basés. Celles-ci ont principalement trait à la définition de la notion d'avion basé et des retards non imputables à la compagnie et visent à compléter les dispositions contenues dans le décret du 22 novembre 2007 relatif à la limitation du bruit associé aux arrivées tardives d'avions basés.

L'avis est scindé en trois parties. Après un rappel de l'historique du dossier, l'Autorité formule des commentaires à propos des dispositions contenues dans la circulaire du 14 mai. Enfin, une dernière partie fait état de recommandations à ce sujet.

2. Historique du dossier

a. Décret du 22 novembre 2007

La notion d' « avion basé » apparaît pour la première fois dans le décret du 02 février 2006¹.

Le décret 22 novembre 2007² modifie quant à lui le système de quota de bruit d'application à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud en supprimant le quota global annuel de 900 points alloué aux atterrissages d'avions basés après 23 heures et en lui substituant un quota annuel par opérateur, calculé sur base d'une moyenne de 0,616 points par jour et par avion basé, soit 225 points par avion basé.

Suite à la publication de ce décret, l'ACNAW a formulé un avis d'initiative (n°INIT/2008/1). Cet avis met en avant les éléments suivants :

¹ Décret du 02 février 2006 modifiant les articles 1^{er} bis et 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, ainsi que l'article 1^{er} bis, §§5, 6 et 7, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (M.B. du 13/02/2006).

² Décret du 22 novembre 2007 portant modification du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (M.B. du 07/12/2007).

- Le quota annuel mentionné ci-avant est égal à 900 points dans l'hypothèse de 4 avions basés (situation rencontrée en 2007). A trafic égal, le décret conduit donc au *statu quo* en terme de quota global de bruit annuel.
- Aucune limite n'étant prévue quant au nombre d'opérateurs ou au nombre d'avions basés, le quota de bruit n'est plus borné supérieurement. Pour chaque avion basé supplémentaire, le quota global de bruit annuel est augmenté de 225 points.
- En supprimant l'enveloppe maximum de bruit allouée pour l'ensemble des mouvements de nuit et en lui substituant une enveloppe par avion basé, le Gouvernement wallon opte pour une solution qui ne suit pas les pratiques internationales en la matière et qui n'est pas de nature à assurer une protection environnementale satisfaisante, la fixation d'un quota global maximum étant mieux à même d'assurer ce rôle.
- L'Autorité avait alors estimé que les mesures adoptées dans ce décret n'étaient pas de nature à favoriser un développement de la plateforme à long terme s'inscrivant dans une approche équilibrée.

b. Circulaire interprétative du 4 juin 2010

La circulaire interprétative du 04 juin 2010³ précise la notion d' « avion basé » employée à l'article 1^{er} *bis* du décret du 23 juin 1994.

- Elle énonce ce qu'il faut entendre par l'expression « *de manière habituelle* », à savoir : « *conformément au planning journalier de vol* », faisant ainsi référence à un document officiel ne permettant plus différentes interprétations.
- D'après la circulaire, « *la notion d'avion basé recouvre les avions en réserve* », soit : « *des avions placés par les compagnies aériennes basées à Charleroi et qui sont destinés à couvrir les pannes techniques éventuelles des avions basés* ».

Antérieurement à la publication de cette circulaire, l'ACNAW avait soumis au Ministre une proposition visant une nouvelle définition de l'avion basé prenant en considération l'aspect programmé du vol (courrier du 25 septembre 2009). La notion d'avion « en réserve » ne figurait pas dans cette proposition. L'ACNAW n'a pas été consultée sur le contenu de la circulaire telle que publiée.

Suite aux discussions menées dans la foulée de sa proposition de calcul du quota count tenant compte du nombre fluctuant d'avions basés sur l'année (note ACNAW du 07 janvier 2012), l'Autorité formulait les commentaires suivants :

- La circulaire interprétative de 2010 définissait un avion « en réserve » comme étant un avion basé. D'après les dispositions du décret du 23 juin 1994, l'ensemble de ces avions devait donc être pris en considération dans le calcul du quota count.

³ Circulaire interprétative du 04 juin 2010 concernant la définition d' « avion basé » de l'article 1^{er} *bis* du décret relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne du 23 juin 1994.

- Au fil des discussions, il s'est avéré que les méthodes de comptabilisation du nombre d'avions basés différaient selon l'opérateur (BSCA ou SPW). Cette situation méritait d'être clarifiée.
- L'ACNAW considérait cependant que cette définition devait être revue, de telle sorte que seuls les avions « en réserve » (ou « *spare* ») qui auraient opéré un vol sur la journée considérée soient pris en compte dans le calcul du quota count.
- Le but recherché visait la préservation du principe du *stand still*, déjà mis à mal par l'élimination du plafond maximum de points et l'augmentation, depuis l'adoption de cette mesure, du nombre d'avions basés.

c. Note de l'ACNAW du 7 janvier 2012

Dans sa note du 07 janvier 2012, intitulée « Vérification des dispositions du décret du 22 novembre 2007 en matière de limitation du bruit associé aux arrivées tardives d'avions basés », l'Autorité formulait une proposition de calcul ayant trait à l'examen du quota de bruit dans le contexte d'un nombre fluctuant d'avions basés. Les principaux éléments de cette proposition sont rappelés ci-dessous :

- Le nombre N_{bi} d'avions basés pris en compte dans le calcul du quota count pour le $i^{\text{ème}}$ mois résulterait d'une moyenne du nombre d'avions basés sur le mois considéré. Cette moyenne serait évaluée comme suit :

$$N_{bi} = \frac{1}{N_{di}} \sum_{j=1}^{N_{di}} N_{tij} \quad (1)$$

où N_{di} est le nombre de jours du $i^{\text{ème}}$ mois et N_{tij} est le nombre de départs matinaux le $j^{\text{ème}}$ jour du $i^{\text{ème}}$ mois sans arrivée correspondante sur le planning du matin.

- Le décret du 22 novembre 2007 conduit à un quota annuel maximal de 225 points par avion basé (=0,616 point/(avion basé, jour) x 365 jours) et le nombre d'avions basés fluctue d'un mois à l'autre.
- Si on désigne respectivement par N_{bi} le nombre d'avions basés pour le $i^{\text{ème}}$ mois (tel que calculé par la formule (1) ci-dessus) et par N_{di} le nombre de jours du $i^{\text{ème}}$ mois, la formule suivante permet de calculer a posteriori le quota annuel maximal (QAM) pour l'ensemble des avions basés :

$$QAM = \sum_{i=1}^{12} N_{bi} \times N_{di} \times 0.616 \quad (2)$$

- La vérification des conditions fixées par le décret du 22 novembre 2007 requiert de comptabiliser les points associés à chaque arrivée tardive d'avion basé. Cette

comptabilisation consiste à calculer le nombre de points ($P_{k,ij}$) associé à la $k^{\text{ème}}$ arrivée tardive (durant le $i^{\text{ème}}$ mois) du $j^{\text{ème}}$ avion basé. Ce nombre est donné par la formule du §5 du décret.

- Sur base de ces points, on est en mesure de calculer le nombre total de points (Q_{ij}) consommés durant le $i^{\text{ème}}$ mois par le $j^{\text{ème}}$ avion basé. Ce calcul consiste à sommer les points associés au $N_{a,ij}$ arrivées tardives du $i^{\text{ème}}$ mois pour le $j^{\text{ème}}$ avion basé :

$$Q_{ij} = \sum_{k=1}^{N_{a,ij}} P_{k,ij} \quad (3)$$

- Enfin, le quota de bruit annuel effectivement consommé (QA) s'obtient en sommant les points Q_{ij} (consommés durant le $i^{\text{ème}}$ mois par le $j^{\text{ème}}$ avion) sur les 12 mois de l'année ($i=1,12$) et sur l'ensemble des avions considérés comme « basés » chaque mois ($j=1, N_{bi}$) :

$$QA = \sum_{i=1}^{12} \sum_{j=1}^{N_{bi}} Q_{ij} \quad (4)$$

- La vérification des conditions stipulées dans le décret s'opère en comparant QA (tel que donné par la formule (4)) à QAM (tel que donné par la formule (2)) :

$$QA \leq QAM \quad \rightarrow \quad OK \quad (5)$$

d. Synthèse du rapport final du groupe de travail SOWAER-BSCA-SPW-ACNAW

A la demande du Ministre en charge de la politique aéroportuaire, l'Administration a mis en place un groupe de travail SOWAER-BSCA-SPW-ACNAW ayant pour objectif de proposer une définition d'avion basé et une méthode de calcul du quota count. Ce groupe de travail s'est réuni quatre fois (24 janvier, 7 mars, 3 juin et 18 octobre 2013).

A l'issue de ces réunions, le groupe de travail a transmis un rapport final au Ministre. Celui-ci fait état de deux propositions distinctes en matière de comptabilisation des avions en réserve :

- Proposition SOWAER-BSCA : $N_{bi} = \frac{1}{N_{dj}} \sum_{j=1}^{N_{dj}} (N_{tij} + N_{sij})$

où N_{sij} serait égal au nombre d'avions « spare » présents le $j^{\text{ème}}$ jour du $i^{\text{ème}}$ mois.

- Proposition ACNAW : $N_{bi} = \frac{1}{N_{di}} \sum_{j=1}^{N_{di}} (N_{tij} + N_{sij})$

où N_{sij} est le nombre d'avions "en réserve" opérant la $j^{\text{ème}}$ journée du $i^{\text{ème}}$ mois (sans se substituer à un aéronef opérant des mouvements comptabilisés dans le calcul du terme N_{tij}).

Pour l'ACNAW, cette définition permet d'ajouter des avions "en réserve" dans le calcul du nombre d'avions basés pris en compte dans le calcul du quota count pour autant que (1) ces avions volent

effectivement le jour considéré et (2) ne se substituent pas à des avions basés (au sens « régulier » du terme, c'est-à-dire programmés pour atterrir le soir et décoller le lendemain).

En outre, l'ACNAW déplore que la liste proposée de codes relatifs aux causes de retard ne reprenne que les codes IATA de causes de retard non imputable à une compagnie.

Par contre, l'ACNAW rejoint les autres partenaires à propos de la procédure de demande d'autorisation après 23 heures et de la définition de base annuelle reprise dans le décret.

3. Circulaire ministérielle du 14 mai 2014 concernant la définition d'avion basé

La circulaire interprétative du 14 mai 2014 abroge et remplace la circulaire du 4 juin 2010 concernant la définition d'avion basé reprise à l'article 1^{er} bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

L'article 3 de cette circulaire précise les expressions de « base annuelle », de « manière habituelle » et de « retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef » reprises dans l'article 1^{er} bis du décret du 23 juin 1994. En particulier, la référence au planning journalier de vol est utilisée pour définir les termes de « manière habituelle ».

L'alinéa 3 de l'article 3 de la circulaire indique que pour déterminer si un retard est imputable ou non à une compagnie aérienne, il y a lieu de se référer à la liste des codes IATA annexée à la circulaire. L'alinéa stipule en outre que « cette liste exhaustive reprend les codes IATA des causes de retard non imputables à une compagnie ».

Il apparaît que sur l'ensemble de cette liste IATA, constituée de plus de 80 codes, seul est considéré comme étant de la responsabilité de la compagnie, le code 14 (*oversales, booking errors*), alors qu'aucun code concernant les parties *Flight Ops/Crew* (codes 6X) et *Reactionary* associés (codes 94-95-96) n'est considéré comme tel.

L'Autorité considère donc que, ce faisant, la circulaire exclut d'emblée toute responsabilité des compagnies lors d'une arrivée tardive d'un de leurs avions basés-

Enfin l'article 4 de la circulaire précise que « la notion d'avion basé recouvre les avions en réserve ». Même si ces avions permettent, le cas échéant, de résorber certains retards, leur comptabilisation systématique dans l'évaluation du quota de bruit ne devrait s'opérer, selon l'Autorité, que dans la mesure où ils volent effectivement. A ce titre, l'Autorité déplore que sa recommandation de comptabilisation sélective des avions en réserve n'ait pas été prise en compte par le Ministre en charge de la politique aéroportuaire.

4. Conclusions et recommandations

La circulaire interprétative du 14 mai 2014 contient des dispositions conduisant à majorer *de facto* le quota de bruit associé aux arrivées tardives d'avions basés (prise en compte des avions en réserve dans le calcul du nombre d'avions basés) et à dégager la responsabilité de la compagnie dans

l'occurrence d'un retard (référence à la liste des codes IATA des causes de retard non imputables à une compagnie).

Même si la situation sur le terrain est jugée non-critique pour l'instant, l'Autorité considère que seule la définition d'un quota de bruit global fixe et/ou des restrictions d'exploitation plus sévères est de nature à limiter durablement les nuisances sonores associées aux mouvements nocturnes. Ces dispositions sont d'application sur de nombreuses plateformes étrangères.

En outre, la procédure de demande d'autorisation d'atterrissage d'avions basés au-delà de 23h00 mériterait d'être modifiée. Tous les codes repris sur la liste annexée à la circulaire interprétative correspondent à des retards considérés comme non imputables aux compagnies aériennes.

Or pour l'ACNAW, cette liste contient des codes IATA qui engagent la responsabilité de la compagnie et qui, par conséquent, devraient pouvoir entraîner sur cette base le refus de l'atterrissage d'un avion basé après 23h00.