

3^{ème} Révision des Plans d'Exposition au Bruit des aéroports wallons

Avis d'initiative de l'ACNAW (n° INIT/2016/01)

27 Janvier 2016

1 Contexte

L'article 1^{er} 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^{er}, 2^o). »

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;

... »

En réponse à une demande récurrente de l'ACNAW, celle-ci a été conviée à participer aux réunions du comité d'accompagnement chargé de préparer la 3^{ème} révision des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) des aéroports wallons. L'ACNAW a ainsi assisté aux 4 premières réunions de ce comité. Suite à l'arrivée à échéance des mandats de ses membres en juin 2014 et à la mise en place différée d'une nouvelle équipe en janvier 2015, elle n'a pas été en mesure d'assister à la réunion de clôture de cette étude. C'est par voie de presse (courant avril 2015) qu'elle a été informée de la finalisation de cette étude, ce point ayant été soumis à l'approbation du Gouvernement wallon lors de sa séance du 02 avril 2015.

L'Autorité a demandé au SPW en charge de cette évaluation, ainsi qu'au Cabinet du Ministre ayant la gestion aéroportuaire dans ses attributions, que lui soit transmise une copie de la note adressée au Gouvernement wallon reprenant les hypothèses retenues et les conclusions de l'analyse opérée dans le cadre de la vérification triennale des PEB des aéroports de Liège-Bierset et Charleroi-Bruxelles Sud.

La note au Gouvernement wallon mentionnée ci-avant, ainsi que la notification relative à la décision prise par le Gouvernement wallon en sa séance du 02 avril 2015, 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, ont été transmises par le SPW en date du 05 juin 2015.

2 Portée de l'avis de l'ACNAW

Le rapport du SPW présente le contexte juridique de la révision triennale, la méthodologie adoptée ainsi que les conclusions de l'étude. Y figurent également les hypothèses retenues dans le cadre de la vérification des Plans d'Exposition au Bruit des aéroports arrêtés par le Gouvernement wallon en date du 27 mai 2004 (évaluation de la situation actuelle et de la situation à 10 ans d'après les perspectives de développement).

L'Autorité a analysé ce document sous l'angle de la méthodologie et des hypothèses. 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 initiales en 2004.

L'Autorité a également évalué la prise en compte des recommandations qu'elle avait formulées dans son avis d'initiative n°INIT-2012-2 rendu le 12 mai 2012 portant sur la révision opérée en 2010.

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.

Ayant participé à 4 réunions (sur 5) du Comité d'accompagnement, l'Autorité a validé les hypothèses de travail retenues et a eu l'opportunité de faire part d'un certain nombre de remarques durant le processus de révision.

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

3.1 Calendrier des révisions

L'Autorité note que le calendrier des révisions n'est pas strictement conforme aux dispositions de l'article 1^{er} bis, § 3, de la loi du 18 juillet 1973. Les révisions triennales auraient, en principe, dû être menées selon le calendrier légal repris au Tableau 1 ci-dessous. Celui-ci reprend, pour chacune des révisions triennales, l'année de réalisation ainsi que l'année supportant les données d'exploitation. En réalité, le timing de réalisation des deux dernières révisions s'est écarté du calendrier légal ainsi qu'indiqué dans la dernière colonne de ce tableau.

L'Autorité recommande que la prochaine révision triennale soit réalisée en 2016 sur base des données 2015 de manière à réconcilier les deux calendriers.

Révision PEB	Calendrier légal		Calendrier réel	
	Réalisation	Données exploitation	Réalisation	Données exploitation
1 ^{ère}	2007	2006	2007	2006
2 ^{ème}	2010	2009	2011	2009
3 ^{ème}	2013	2012	2015	2012

Tableau 1 : Comparaison des calendriers légal et réel relatifs aux révisions successives des plans d'exposition au bruit (PEB) des aéroports wallons.

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 a 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 des révisions 2007 et 2010-2011, l'Autorité avait recommandé l'utilisation d'une version plus récente du programme.

Compte tenu des délais trop courts pour étudier l'effet (à données égales) du choix de la version utilisée sur les résultats obtenus, le comité d'accompagnement de la présente révision a validé l'utilisation de la version 6.0c du logiciel INM pour l'étude courante.

L'Autorité réitère cependant la recommandation qu'elle avait déjà formulée à ce propos. Les versions 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 ¹).

Il conviendrait ainsi, en dehors du tout processus de révision des PEB, de mener une évaluation des résultats obtenus selon les versions utilisées. Cette démarche apparaît d'autant plus nécessaire que la FAA (Federal Aviation Administration) a récemment annoncé le remplacement d'INM par un nouveau produit appelé AEDT (Aircraft Environmental Design Tool).

3.3 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 la deuxième révision réalisée en 2011 sur base du trafic observé en 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 deuxième révision du PEB défini autour de la plateforme de Liège s'étant effectuée sur base du trafic 2009, il était donc normal de prendre en compte la longueur de piste en usage en 2009 (3287 m). L'allongement de la piste avait toutefois été pris en compte lors de simulations à 10 ans. La troisième révision examinée ici exploite la piste allongée à 3690 m (tant pour le scénario d'exploitation 2012 que pour les prévisions à 10 ans).

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.

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

3.4 Trajectoires et procédures de vol

Les analyses menées dans le cadre de la 3^{ème} révision des PEB ont été réalisées en exploitant une représentation plus réaliste des trajectoires effectivement volées basée sur l'utilisation des plots radar.

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 nouvelles révisions triennales. Il apparaît, dans le cas présent, que TNT et Ryanair ont réalisé un important travail de vérification des procédures effectivement appliquées.

L'Autorité se félicite de cette démarche et souhaite qu'elle soit réitérée pour les futures révisions.

Cet effort mériterait également d'être affiné en exploitant notamment les données de poussée (thrust) disponibles.

3.5 Flottes et vols en sens inversé

3.5.1 Substitution d'appareils non présents en base de données

Comme lors de la révision précédente, les auteurs de l'étude ont procédé à la substitution des Boeing 737-800 par des Boeing 737-700. A l'aéroport de Liège, les Boeing 747-800 ont en outre été remplacés par des Boeing 747-400. Ces substitutions, justifiées par l'absence de ces aéronefs dans la base de données de la version 6.0c du logiciel INM, ont été opérées de manière conservatrice et évitent donc une sous-estimation du bruit généré. A nouveau, l'Autorité recommande, à terme, la mise en œuvre d'une version plus récente d'INM disposant d'une base de données contenant la quasi-totalité des aéronefs effectivement exploités sur les deux plateformes.

3.5.2 Prise en compte des appareils ne fréquentant pas régulièrement l'aéroport

Les appareils fréquentant peu l'aéroport ont fait l'objet d'un regroupement similaire à celui opéré lors de la révision précédente.

3.5.3 Prise en compte des vols en sens inversé

L'Autorité observe que les pourcentages de mouvements en sens inversé sont bien pris en compte (sans induire une majoration du nombre de mouvements comme c'était le cas de l'évaluation des PEB initiaux en 2004).

3.6 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 la deuxième révision triennale (2010-2011). Elle avait déploré à l'époque de n'avoir pas été associée au processus d'élaboration des hypothèses et d'avoir été informée des résultats de l'étude après présentation de celle-ci au Gouvernement wallon.

Ainsi qu'évoqué plus haut, l'ACNAW se félicite d'avoir été associée au processus d'élaboration de la troisième révision des PEB.

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 les conclusions présentées.

Toutefois, l'Autorité émet certaines remarques reprises ci-avant et met particulièrement l'accent sur l'utilisation d'une version ancienne du logiciel de simulation INM.

L'Autorité a apprécié avoir été consultée dès la phase d'initiation du projet de révision et émet le souhait que cette invitation soit reconduite lors de la mise en place du comité d'accompagnement relatif à la prochaine révision triennale des PEB.

Enfin, il conviendrait de pérenniser la méthodologie adoptée et d'initier le processus de révision à temps pour garantir le respect du délai de 3 ans fixé par la loi. Ainsi, la prochaine révision qui sera basée sur les données 2015 devrait pouvoir être menée à son terme d'ici la fin de l'année 2016 au plus tard.