

ANALYSE ENVISA 2022



Réf : 7218 - P

Analyse de l'étude ENVISA relative aux incidences de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National sur l'environnement et les nuisances sonores



2002-2022



Il n'y a aucune vérification indépendante régulière du système de surveillance du bruit et des trajectoires, seul le Médiateur en surveille toutefois l'utilisation

Préambule :

De nombreuses fautes de traduction ou de frappes démontrent que le document n'a pas été relu, ce qui n'est pas acceptable pour une telle étude et en diminue la qualité.

Le mardi 7 juin 2022.



Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime
Ancien Commissaire du Gouvernement
Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral
pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - S.P.F. Mobilité et Transports

1. CHAPITRE 1 (AVEC MENTION DE LA PAGE)

L'infrastructure de la réglementation semble mal définie, skeyes doit chaque fois demander des autorisations au Ministre ou à l'Aéronautique (DGTA), certaines nouvelles procédures sont refusées, Skeyes se demande s'ils sont vraiment l'autorité compétente -24.

ENVISA constate que le pouvoir judiciaire peut décider arbitrairement de modifications à apporter à l'espace aérien sans procéder à une évaluation globale de l'impact -25.

Il y a un échec historique dans la surveillance et le contrôle efficaces de la planification et de l'aménagement du territoire à proximité de l'aéroport, il n'y a pas d'organe de surveillance de la gouvernance constitué officiellement, la DGTA n'a pas investi dans les ressources et les compétences nécessaires pour surveiller et faire respecter l'application des règles environnementales à Bruxelles-National, et n'a plus le pouvoir délégué par le Ministre -26.

Il n'y a aucune vérification indépendante régulière du système de surveillance du bruit et des trajectoires, seul le Médiateur en surveille toutefois l'utilisation -32.

Il n'y a pas de véritable suivi pour vérifier si les exigences en matière de bruit sont couvertes dans les publications de procédures pour les pilotes -35.

L'aéroport a des limites de capacité d'infrastructure qui empêchent la mise en œuvre d'un système de répartition du bruit entièrement optimisé, il n'est pas clair comment la décision d'imposer une dispersion opérationnelle a été justifiée, alors qu'un principe commun de gestion du bruit adopté dans d'autres aéroports est de survoler le plus petit nombre de personnes -36.

2. CHAPITRE 2 (AVEC MENTION DE LA PAGE)

ENVISA estime qu'il existe un compromis réalisable pour toutes les personnes raisonnables en pensant à un véritable avenir durable pour l'aéroport -10.

Dans le tableau de chronologie des décisions historiques, page 16 et suivantes, il y a de nombreuses erreurs et des manquements importants : les études en matière de normes de vent comme celles de 2005 et 2013 sont oubliées voire gommées, et de nombreuses décisions de justice sont ignorées, comme l'Arrêt de la Cour d'Appel du 22 octobre 2020 qui n'est pas clairement détaillé et qui est mélangé avec l'affaire Hardy en page 30.

ENVISA accorde une large part aux critiques de Free Air Schaerbeek qui n'est ni une association de fait ni une ASBL et qui n'a aucun statut -65. Ainsi qu'à Pas Question qui n'existe plus et n'a aucun statut ni n'est une ASBL -77.

La partie qui fait le compte-rendu des entretiens prend parfois l'image de conversations type Café du Commerce avec un manque évident de sérieux.



L'Aéroport via B.A.C. continue à critiquer les normes de bruit bruxelloises en violation de l'article 34 de sa licence lui imposant de respecter et de faire respecter les normes de bruit, en demandant une réglementation cohérente en matière de bruit fondée sur le principe des émissions plutôt que des immissions afin de garantir l'objectivité (note de l'auteur : !!!) et la sécurité juridique -90.

ENVISA présente aux pages 113 et suivantes les critères de vent et de PRS sur un bon nombre d'autres aéroports, démontrant de la sorte que toute norme peut très bien ainsi être appliquée.

ENVISA remarque que les règles d'exploitation qui régissent la prise de décision concernant la sélection des pistes entre 01 et 07 pour les atterrissages pendant les opérations avec vent d'est sont délibérément vagues. L'utilisation de la 01 réduit la capacité opérationnelle cela entraîne des retards, impose un guidage actif des aéronefs pour équilibrer le débit, ce qui rend les modèles de survol moins sûrs et une situation où les avions volent à une altitude relativement basse et font plus de bruit que pour les opérations normales intégrant des opérations en descente continue (CDO) -132.

ENVISA estime curieusement que les effets du changement climatique ne sont pas encore pleinement compris, mais il le sont de plus en plus (note de l'auteur : !!!), avec un changement de la direction des vents dominants qui peut modifier la capacité de suivre le PRS -134.

La dispersion des vols entraîne le survol d'une plus grande superficie terrestre par les avions -192.

ENVISA pointe la responsabilité de l'aéroport et de B.A.C. : l'aéroport doit prendre l'initiative de gérer les problèmes découlant du bruit des avions au sein de ses infrastructures en adoptant une approche plus proactive face au problème. Il est tout à fait concevable que la protection régionale politique (note de l'auteur : !!!) dont B.A.C. bénéficie aujourd'hui ne dure pas éternellement et que tôt ou tard B.A.C. soit tenu de rendre compte de l'impact environnemental que son activité génère -198.

Une partie de la réflexion que B.A.C. devrait envisager, dans un contexte de durabilité, devrait porter sur le type d'opérations qu'il envisage de développer à l'avenir et sur la manière dont celles-ci devraient être cohérentes avec le caractère de l'aéroport, en particulier compte tenu de sa proximité immédiate des zones à forte densité de population -198.

3. CHAPITRE 3, NOUVELLE PARTIE « NOUVELLE CARTOGRAPHIE ET SCÉNARIOS ALTERNATIFS » (AVEC MENTION DE LA PAGE)

ENVISA confirme la position des communes et du médiateur concernant la définition de la rafale, qui est bien une augmentation de la vitesse maximale du vent d'au moins 5 nœuds par rapport à la vitesse moyenne mesurée, et ce pendant 3 secondes -42.

ENVISA revient sur la définition de la rafale occasionnelle comme une augmentation de la vitesse maximale du vent d'au moins 5 nœuds par rapport à la vitesse moyenne mesurée, et ce pendant 3 secondes. Cette définition est valable pour toute information du vent, qu'elle provienne du METAR, de l'ATIS ou directement du contrôleur -44.

Par contre, ENVISA ne dit rien sur le vent qui souffle de façon constante en rafales, au-delà de 10 nœuds et qui induit de facto un changement de pistes -44.

ENVISA se trompe dans l'historique des valeurs de composantes de vent reprises en page 64, les normes de 6 puis de 8 nœuds étaient sans rafales. La norme de 2013 est mal comprise par ENVISA car elle est bien de 7 nœuds et les petites rafales sous 5 nœuds qui n'influencent pas la vitesse moyenne du vent ne comptent pas, donc c'est 7 nœuds puisque sous 5 nœuds les petites rafales ne doivent pas être comptabilisées -65.

ENVISA remarque une situation qui est mal appliquée à Bruxelles-National, il est nécessaire de dépasser 7 nœuds de vent arrière pour engendrer la procédure de changement de piste, procédure non appliquée en dessous de cette valeur, ce qui en pratique n'est pas du tout exact puisqu'on change déjà de piste en anticipation à 4 ou 5 nœuds -66.

ENVISA se trompe encore en croyant que dans le nouveau texte de M. Wathelet, le PRS devait être utilisé jusqu'à ce que le vent dépasse 7 nœuds hors rafales avec une limite de 5 nœuds pour les rafales, soit un total de 12 nœuds de vent arrière, et ENVISA prétend que les rafales font intégralement parties de la composante de vent arrière selon l'ICAO -66.

ENVISA sur ce point fait une regrettable confusion entre la petite rafale de vent sous 5 nœuds qui n'influence pas la vitesse moyenne du vent et un vent soufflant de façon constante en rafales au-dessus de 10 nœuds. En lisant bien ENVISA on remarque qu'ils ne remarquent pas qu'en Espagne on peut voler avec 10 nœuds rafales incluses, ce qui donne un changement de piste à partir de 15 nœuds et pour eux cela ne pose pas de soucis, par contre 12 nœuds crée un problème à Bruxelles -66.

ENVISA n'aborde pas la partie normes de vent telle que jugée par la Cour d'Appel de Bruxelles dans ses pages 66 à 68, n'évoque pas l'instruction du 17 juillet 2013.

ENVISA confond dans la définition de la recommandation ICAO le fait qu'elle concerne les pistes utilisées pour l'atténuation du bruit, définition qui ne correspond pas aux pistes 25R/L qui sont utilisées prioritairement à Bruxelles-National dans un PRS pour des raisons de maintien d'une capacité opérationnelle supérieure à 74 mouvements coordonnés d'avions par heure -68.

ENVISA se trompe en parlant d'une limite de 12 nœuds de rafales de composante de vent arrière, et se contredit par rapport à ses précédentes définitions correctes des petites rafales comprises aux pages 42 et 44 du Chapitre 3 en disant exactement l'inverse de ce qu'ENVISA expliquait à ces pages.

La recommandation ICAO ne vaut que pour les pistes 01, 07 et 19 et n'est ni imposable ni obligatoire, preuve en est les nombreuses variations de cette norme selon divers aéroports comme ENVISA les détaille aux pages 113 et suivantes du Chapitre 2.

ENVISA n'a pas du tout répondu à la question formulée par le Ministre de la Mobilité le 15 février 2021 pour la partie normes de vent : « quelles actions devrait mener l'Etat belge afin de se conformer aux condamnations dont l'Etat a fait l'objet » et n'évoque absolument jamais l'Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 22 octobre 2020, tentant même de le passer sous silence en le mêlant au dossier Hardy.

L'instruction du 17 juillet 2013, pourtant si importante, méritait une analyse détaillée de la part d'ENVISA, ce qui n'a pas été réalisé.

ENVISA ne réalise pas une vraie cartographie du bruit, le nombre de personnes survolées n'est détaillé que pour certaines procédures uniquement, ENVISA ne donne pas de vision claire sur les survols, qui, quand, à quelle intensité, quel pic, quel type de trafic, quelle période, quels niveaux de bruit ?

Autant de questions qui ne sont pas répondues.

ENVISA n'établit pas une cartographie de la situation commune par commune ou quartiers par quartiers, ni pistes par pistes ou en fonction des survols.



4. SCENARIOS ANALYSÉS

1a1 : virage gauche 1.700 pieds sur la 25L actuelle : pas de réduction de la population exposée, travaux d'extension de l'ordre de 10 millions d'euros, bénéfices limités et pas à hauteur de l'investissement, opérations sur chaque piste sont indépendantes, exposition plus forte des communes au Sud -152.

1a2 : virage gauche 700 pieds sur la 25L actuelle : le virage gauche a lieu plus tôt, réduction de 16% de la population exposée, mais niveaux de bruit plus forts pour le Sud de l'aéroport avec des avions plus bas -164.

1b1 : virage gauche 1.700 pieds sur la 25L étendue de 900 mètres : grand investissement de 50 millions d'euros, non bénéfique -177.

1b2 : virage gauche 700 pieds sur la 25L étendue de 900 mètres : les bénéfices en terme de réduction du bruit sont importants, l'extension de la piste 25L pour les décollages n'est donc efficace pour réduire le bruit que si le virage gauche a lieu plus tôt mais les communes au Sud de l'aéroport subiraient de plus fortes nuisances sonores -187.

2a : extension de la nuit opérationnelle de 06.00 à 07.00 heures : forte influence sur les contours de bruit mais impact économique fort négatif pour l'aéroport, un certain nombre de vols de jour seraient annulés sans pouvoir être déplacés, les compagnies aériennes auront du mal à maximiser leur nombre de rotations par jour -196.

2b : extension de la nuit opérationnelle de 06.00 à 07.00 heures et limite de 16.000 mouvements de nuit : réduction supplémentaire du bruit la nuit, mais impact économique serait donc fort et en réalité un certain nombre de vols seraient annulés sans être déplacés en journée -201.

2c : suppression des vols de nuit : pas de contours de bruit de nuit, augmentation de 11 % de la fréquence des vols en journée, un certain nombre de vols seraient annulés sans être reportés en journée, aussi pour des vols cargos. L'attractivité de l'aéroport pour les compagnies de transport de fret deviendrait donc faible -205.

3 : réduction de la dispersion des trajectoires : pas de changement significatif, sauf pour les métriques N70, doit empêcher les quelques avions déviés en dehors des routes d'arrivée -212.

4 : réduction de la dispersion des trajectoires par utilisation des trajectoires principales : un suivi plus rigoureux des routes de départ n'améliore qu'un petit peu le nombre de personnes exposées au bruit. Le respect des routes établies empêcherait néanmoins les survols anormaux de se produire. Charge de travail allégée pour les contrôleurs -218.

5 : décollage depuis le seuil de la piste 25R : entraînerait une petite diminution du nombre de personnes exposées au bruit, en configuration mixte 19+25 cela impliquerait de ne plus utiliser la piste 19 pour les décollages et mettrait fin à la dispersion par les pistes de nuit et le week-end – 226.

6 : modernisation de la flotte des avions : la modernisation de la flotte a indéniablement un impact positif sur les contours de bruit. La population exposée serait réduite de plus de 15%. Les émissions de polluants seront aussi réduites. Les compagnies peuvent être incitées à renouveler leur flotte en adaptant les taxes par type d'avion -235.

7 : suppression des vols cargo : la suppression des vols cargos, surtout la nuit, impliquerait une attractivité diminuée pour l'aéroport de Bruxelles. Diminution de 20% de la population exposée dans les contours 55 dB et presque 20 % de personnes en moins qui subiraient plus de 10 évènements au-dessus de 60 dB(A) la nuit, les émissions de polluant seraient également réduites -241.

8a : nouvelle procédure d'approche pour les pistes 07L/R : la différence principale qui aurait un impact sur le bruit serait due à la suppression de l'offset présent sur une des procédures VOR, le virage vers la gauche en finale 07L – 242., pas d'effet significatif sur les contours de bruit, le château de Laeken ne serait plus survolé, les communes plus au Sud seraient survolées, les nouvelles procédures PBN/RNP seraient plus faciles à suivre pour les pilotes et la charge de travail du contrôle aérien serait réduite -253.

8b : nouvelle procédure d'approche pour les pistes 07L/R avec augmentation de l'angle de descente plus fort à 3.5° : ce scénario diminue très faiblement la population exposée -261.

8c : nouvelle procédure d'approche pour les pistes 07L/R avec augmentation de l'angle de descente plus fort à 3.5° avec changement de proportion de mouvements : la piste 07R n'est pas équipée d'une voie de sortie rapide pour les arrivées -262.

L'utilisation significative de la piste 01 est indéniable et le survol des habitations situées sous la trajectoire d'approche finale génère incontestablement du bruit de manière répétée. La présence d'un ILS incite les pilotes et contrôleurs à favoriser la piste 01 quand cela est possible (note de l'auteur : même avec un léger vent de travers provenant de l'azimut Est 070° à 100°). L'installation d'un ILS (ou la publication de procédures RNP) sur les pistes 07R/L aurait pour effet une meilleure répartition des approches sur les pistes 01, 07L et 07R. De plus, la piste 07L est mieux équipée pour les sorties des aéronefs après l'atterrissage -263.

Dans le cas où ces nouvelles procédures s'accompagnent d'une répartition équitable des approches sur les pistes non PRS en diminuant la concentration sur la piste 01, la population globale exposée est plus grande car beaucoup plus d'approches survolent le centre de Bruxelles. En revanche il y a moins de nuisances pour les communes au Sud de l'aéroport sous le couloir d'approche de la 01. Les aspects de pilotage et de contrôle aérien seraient améliorés -270.

9 : nouvelles trajectoires pour les départs sur la piste 25R : elles remplacent les routes avec virage gauche, route du Canal et route du Ring. Ces trajectoires suivent la même route initiale, et survolent les zones les moins densément peuplées, l'inconvénient principal est que les trajectoires initialement avec virage gauche seraient considérablement allongées en temps -270.

Ce scénario concentre les vols au départ de la 25R sur une seule route initiale qui survole les zones les moins densément peuplées (note de l'auteur : le Noordrand, soit Meise et Wemmel, comme les routes AAC de 2002 ou le Tour du Brabant de 1992 ou l'actuelle route de contournement de nuit dénommée ZULU).

Elle est censée être volée en RNAV pour limiter au maximum la dispersion et les écarts autour du corridor. Elle permet de réduire la population exposée au bruit de façon significative -30% pour Lnight et -60% pour les métriques N70. Le contour Lden 55 dB(A) s'étend sur Wemmel et le Sud de Grimbergen mais sur des zones beaucoup moins peuplées. Les communes du Sud de l'Aéroport ne sont plus survolées depuis la 25R, les communes autour du Canal non plus. Les inconvénients sont que les émissions de polluants sont beaucoup plus grandes car les départs sont considérablement rallongés. D'autre part la capacité de la piste 25R est réduite à cause du nombre important de décollages qui suivent la même trajectoire, à cause de l'espacement entre deux décollages -279.

5. CONCLUSIONS QUANT À L'ÉTUDE

L'étude ENVISA n'est pas vraiment une cartographie du bruit ni un véritable cadastre du bruit. Les chiffres de population survolés dans l'état actuel des survols ne sont ni expliqués ni fournis ni détaillés, il manque toujours la cartographie du bruit permettant d'éviter toute contestation.

L'étude oublie certaines études spécifiques sur les normes de vent, et ne retient que la seule étude Air-Sight qui n'a pas fait l'objet d'un accord au sein du Gouvernement, et élimine en la passant sous silence l'étude EGIS-AVIA (nom antérieur d'ENVISA) sur les composantes de vent, étude qui justement a bien fait l'objet d'un accord au sein du Gouvernement.

ENVISA remarque qu'hormis le Médiateur, personne ne contrôle la légalité des opérations.

ENVISA se contredit en confirmant d'une part l'analyse des communes et des associations sur la notion de vitesse moyenne du vent, de petite rafale sans influence sur la vitesse moyenne et de vent qui souffle en rafales ; puis mélange la petite rafale sous 5 nœuds en l'additionnant aux 7 nœuds de limite édictées en 2013.

ENVISA se trompe quant à la recommandation ICAO qui ne vaut que pour les pistes utilisées pour l'atténuation du bruit, définition qui ne correspond pas à l'utilisation réelle des pistes 25R/L.

ENVISA ne tient compte que de certaines décisions de justice, dont celles qui sont encore sous Appel, et oublie totalement certaines décisions de justice exécutoires qui font jurisprudence.

ENVISA perd son temps dans des considérations politiques, institutionnelles et économiques qui ne figuraient pas dans l'objectif de sa mission et qui n'ont pas à figurer dans cette étude.

La société gestionnaire de l'aéroport B.A.C. doit faire un réel effort environnemental.



6. CONCLUSIONS QUANT AUX SCÉNARIOS ANALYSÉS

Certains scénarios analysés permettent d’apporter une réelle amélioration :

- Renouvellement de la flotte des avions desservant Bruxelles-National
- Extension de la plage horaire de nuit à la période entre 22.00 et 07.00 heures locales
- Suppression des vols de nuit
- Suppression des vols cargo
- Publication de procédures RNP pour les atterrissages 07L/R
- Nouvelle procédure de contournement par le Nord pour les décollages 25R vers les balises
- CIV (Canal), SPI/LNO/PITES/ROUSY/SOPK (Virage gauche)







2002-2022

 **airporthmediation**

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

c/o skeyes Site de Steenokkerzeel Local S.1.3.08

Chaussée de Tervueren, 303 à Steenokkerzeel

EDITEUR RESPONSABLE

Philippe TOUWAIDE

Directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National