

DELIBERATION DU COLLEGE

Séance du 3 février 2021
N° 2021/07

Objet : Projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Nantes – Atlantique pour la période 2018-2023

La directive européenne 2002/43/CE relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement impose de réaliser des cartes de bruit et des plans d'actions (nommés par la France « plan de prévention du bruit dans l'environnement ») pour les grandes infrastructures de transports, dont les aéroports accueillant plus de 50 000 mouvements par an. Le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement a été présenté par l'administration aux membres de la Commission consultative de l'environnement de cet aéroport le 29 janvier 2021. Le projet a fait l'objet d'observations des membres des différents collèges de cette instance et le préfet a indiqué qu'il serait réexaminé à l'occasion d'une prochaine réunion.

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a examiné le projet de PPBE, dans la version présentée à la CCE, lors de sa session plénière du 3 février 2021. Il relève que ce projet est de meilleure qualité que les PPBE aéroportuaires examinés précédemment. Il présente une évaluation des résultats attendus de certaines actions et précise les objectifs visés par le projet. Le collège relève cependant que ces objectifs sont modestes et qu'ils ne visent pas à une diminution des populations impactées.

Le processus de concertation étant en cours, le collège de l'Autorité a décidé de produire des observations intermédiaires à destination de l'Etat, dont il espère la prise en considération.

CONCERNANT LES OBJECTIFS DU PLAN D'ACTIONS

Les objectifs visés mériteraient d'être présentés avant la page 93 de manière à donner plus de sens au projet et d'en faciliter la lecture. Les objectifs présentés sont les suivants :

1. Éviter d'exposer les populations à des niveaux de bruit supérieurs à 70 dB en Lden et 55 dB en Ln ;
2. Ne pas augmenter le nombre des personnes soumises à des niveaux de bruit supérieurs à 60 dB en Lden ;
3. Ne pas augmenter le nombre de personnes soumises à des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB en Lden et 50 dB en Ln et, en tout état de cause, limitation d'une éventuelle augmentation à 10 % ;

4. Ne pas augmenter le nombre de personnes affectées par la forte gêne ou par de fortes perturbations du sommeil et, en tout état de cause, limitation de toute éventuelle augmentation à 10 % ;
5. Préserver le repos des riverains.

À l'analyse des résultats escomptés, les trois actions dites opérationnelles, dont le scénario préférentiel évite notamment le ré-axage des atterrissages en configuration face au sud la plupart du temps, permettent d'atteindre les objectifs annoncés. Il est donc probable que la mise en œuvre effective de l'ensemble du plan envisagé permette d'atteindre des objectifs plus satisfaisants.

CONCERNANT LES ACTIONS D'ORES ET DEJA REALISEES CES DERNIERES ANNEES

Les 16 actions sont réparties de la manière suivante :

Types d'actions	Nombre d'actions du type
Réduction du bruit à la source	2
Planification des sols	3
Procédures opérationnelles de navigation aérienne	3
Restrictions	3
Information / communication / études	4
Autres	1

La description de certaines actions pourrait être améliorée. C'est notamment le cas pour la mise en place pour ce qui est des procédures opérationnelles de moindre bruit. L'Autorité de contrôle a transmis à l'administration de l'aviation civile quelques propositions d'amendements rédactionnels visant à permettre de mieux garantir l'obtention des résultats attendus.

CONCERNANT LES ACTIONS RESTANT A ENGAGER (2020/2024)

Les 21 mesures sont présentées de la manière suivante :

Types d'actions	Nombre d'actions du type
Réduction du bruit à la source	2
Planification des sols	8
Procédures opérationnelles de navigation aérienne	4
Restrictions	1
Information / communication / études	6

Les actions de réduction de bruit à la source relèvent largement des compagnies aériennes. Il serait nécessaire d'indiquer comment les engagements volontaires seront formalisés et comment ils seront suivis, contrôlés. La société concessionnaire, par le biais de la tarification, et l'État, par des restrictions d'exploitation des aéronefs les plus bruyants, pourront agir sur ce premier axe.

Les actions relatives à la planification n'appellent pas d'observation. L'Autorité de contrôle rappelle simplement qu'elle recommande d'évaluer tous les cinq ans la pertinence des documents de planification et de programmation afin d'éviter que ne se crée une distorsion entre ces documents et la réalité vécue par les populations.

Compte tenu des enjeux relatifs au ré-axage des trajectoires et en regard des tensions sur ce sujet, il serait nécessaire de préciser quelle est l'autorité indépendante à laquelle la direction des services de la navigation aérienne doit référer, quelle est la réglementation dont cette autorité contrôle la mise en œuvre et à quelle date elle se prononcera.

La formulation de l'action relative aux mesures de restriction à l'étude apparaît perfectible. Le règlement UE 598/2014 précise qu'il convient d'étudier les trois premiers piliers de l'approche équilibrée pour vérifier si les actions permettent de résoudre le problème de bruit avant d'envisager la mise en œuvre de nouvelles restrictions. Dans le cas d'espèce, l'approbation du plan d'action (PPBE) permettra de pouvoir apprécier si les mesures de restriction envisagées sont effectivement nécessaires pour satisfaire aux objectifs de réduction du bruit dans l'environnement.

Pour ce qui est de l'information des collectivités territoriales concernées, il sera nécessaire de s'appuyer sur les données relatives aux indicateurs de bruit événementiel pour bien identifier les communes dont le territoire ne figure pas dans les périmètres des PEB et PGS mais qui seront impactées par un nombre conséquent de mouvements dont le niveau maximal de bruit dépasse 62 et 65 dB.

CONCERNANT LA CONFORMITE DU PROJET DE PLAN A L'ARTICLE R. 572-8 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet satisfait globalement aux exigences réglementaires mais appelle 2 observations :

1. Au lieu de présenter les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites fixées, le projet formule des objectifs en matière d'absence d'augmentation des populations impactées ;
2. Au lieu de présenter une diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues, le projet ne présente la diminution du nombre de personnes impactées que pour les mesures opérationnelles. Il serait nécessaire de présenter l'impact des autres mesures afin de pouvoir appréhender les éventuelles diminutions des populations impactées.

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires invite l'administration à prendre en compte ses observations afin de pouvoir finaliser rapidement, en concertation avec les trois collèges de la Commission consultative de l'environnement, le plan d'action (PPBE) dit de troisième échéance.

En soulignant la nécessité d'aboutir de manière positive dans la mise en place de procédures de navigation aérienne de moindre bruit et d'assurer le respect de ces procédures, le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires appelle à conduire rapidement les procédures de concertation et de consultation sur le(s) projet(s) d'arrêté(s) ministériel(s) pour restriction d'exploitation de l'aéroport de

Nantes – Atlantique afin que les règles envisagées puissent entrer en vigueur avant la saison aéronautique hiver 2021/2022. Il importe en effet que le socle des règles environnementales minimales soit clairement établi afin que les opérateurs (société concessionnaire, compagnies aériennes et assistants d’escale) s’attachent, dans le cadre fixé, à améliorer leurs propres performances environnementales en vue de contribuer à rétablir la confiance des populations.

Le président



Gilles Leblanc