

Consultation du public sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Codicilles issus de la réunion
de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE)
du 26 février 2021

Codicille 1 – Bilan intermédiaire

Un bilan intermédiaire exhaustif à fin 2022 sera réalisé de l'état d'avancement des actions incluses dans le présent plan, qui prendra en compte l'évolution constatée et prévisible du trafic à l'issue de la crise Covid. Les cartes stratégiques de bruit en vue du prochain PPBE seront présentées à ce moment.

Codicille 2 – Mesures de réduction du bruit à la source

Les opérations aux sols sont effectivement sources de nuisances sonores, notamment du fait de l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (moteurs APU) des avions. Ces nuisances peuvent être limitées par différents moyens que sont notamment la limitation réglementaire du temps d'utilisation des moteurs APU, ce qui est le cas à Nantes où des dispositions ad hoc figurent dans l'arrêté du 24 avril 2006 applicable à Nantes : « sur les aires de trafic, les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en fonctionnement plus de 60 minutes avant l'heure de départ de l'avion. Après l'arrivée de l'avion, la durée d'utilisation de ces groupes ne peut dépasser 20 minutes ». Ces nuisances peuvent être limitées par différents moyens tels que la limitation réglementaire du temps d'utilisation des moteurs APU évoquée ci-dessus, le déploiement de moyens de substitution ou encore l'optimisation de la phase de roulage des avions.

Codicille 3 – Révision classification des avions selon leur performance acoustique

Le renouvellement des flottes des compagnies au cours des quinze dernières années, au fil des évolutions technologiques, a rendu moins pertinente la classification des avions selon leur performance acoustique telle qu'elle a été adoptée en 2005. Cette classification est l'un des facteurs de calcul tant pour la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) sur les aéroports principaux, que pour les redevances d'atterrissage.

Une révision de l'actuelle classification, permettant de mieux discriminer les avions selon leurs performances acoustiques, devrait ainsi avoir un double effet incitatif pour les compagnies et favoriser l'exploitation d'avions moins bruyants. La faisabilité d'une telle révision, de portée nationale, sera donc étudiée courant 2021.

Selon les résultats de cette étude, la mise en œuvre d'une révision de cette classification pourrait impliquer des adaptations réglementaires voire une modification de portée législative en ce qui concerne la TNSA et ses textes d'application. Ces modifications législatives et réglementaires pourraient alors aboutir en 2022.

NB : cette mesure de portée nationale n'est pas spécifique à l'aérodrome de Nantes-Atlantique.

Codicille 4 – Restrictions d'exploitation

Une évolution sur la tranche horaire 6-7h en ce qui concerne une possible restriction d'exploitation pour les avions les plus bruyants pourrait être étudiée après le présent PPBE, nécessitant le cas échéant pour ce point une étude complémentaire d'impact selon l'approche équilibrée.

Cette mesure serait alors évaluée lors d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée à l'issue du présent PPBE et dans le cadre de la préparation du PPBE suivant.

Codicille 5 – Communication auprès des riverains

Au-delà du processus de consultation publique qui va s'ouvrir, la communication en direction des riverains est appelée à être renforcée. Une réunion publique sur ce sujet pourra être programmée dans les semaines à venir.