

Paris, le 6 janvier 2012

Avis de l'Autorité sur le projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Beauvais – Tillé

Réunion plénière du 23 novembre 2011

Consultée en application des dispositions de l'article L 6361-7 du code des transports, l'Autorité émet l'avis suivant :

Conformément aux dispositions de l'article R 147-8 du code de l'environnement, le préfet de l'Oise a communiqué le 21 octobre 2011 à l'ACNUSA pour avis le projet de plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Beauvais – Tillé.

Lors de la réunion plénière du 23 novembre 2011 les membres de l'Autorité ont pris connaissance de ce projet ainsi que de l'avis favorable rendu par la CCE le 6 octobre 2011 à bulletins secrets (14 voix pour, 10 voix contre, 1 bulletin nul).

Les modalités d'élaboration d'un PEB sont définies par les articles R. 147-1 à R. 147-11 du code de l'urbanisme. L'élaboration du PEB doit prendre en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné (conditions d'utilisation des infrastructures, procédures de circulation aérienne, nombre de mouvements, caractéristiques de flottes exploitées, répartition du trafic dans la journée).

La mise en révision du PEB de l'aérodrome de Beauvais – Tillé a été notifiée par le préfet sur la base des propositions d'indices Lden adoptées par la CCE du 19 mai 2011 à savoir : indice Lden 62 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit B et indice Lden 56 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit C.

Les hypothèses de trafic prises en compte pour l'élaboration de ce projet ont été élaborées par le gestionnaire de la plateforme : 28 000 mouvements commerciaux en 2012, 30 000 mouvements commerciaux à moyen terme et 32 000 mouvements commerciaux à long terme.

Depuis le 1^{er} janvier 2011, l'aéroport de Beauvais – Tillé est devenu un aéroport « acusé » ayant enregistré à la fin 2010 un trafic de plus de 20 000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes. Il connaît une croissance extrêmement rapide puisqu'à la fin de l'année 2011 le trafic est de l'ordre de 26 000 mouvements.

L'Autorité rappelle que les PEB retiennent en règle générale comme « horizon à long terme » 15 ans. À titre d'exemple, le PEB de l'aéroport de Paris – Orly dont l'avant projet de révision a été présenté en CCE en 2009 retient comme « horizon à court terme » 2012, moyen terme 2017 et long terme 2025.

L'Autorité s'étonne donc que ce projet de PEB ne définisse pas d'années précises pour caractériser le moyen et le long terme s'agissant des prévisions de trafic et émet les plus grandes réserves sur le nombre de 32 000 mouvements prévus à long terme. Ce nombre de mouvements, si l'on applique l'hypothèse de croissance moyenne de 3 % retenue dans le dossier de présentation du PEB, sera atteint aux alentours de 2016. Le nombre de 32 000 mouvements commerciaux apparaît donc comme sous-estimé à l'Autorité pour que le PEB joue le rôle qui est le sien de maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports afin de ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport.

L'ACNUSA demande donc que le PEB de l'aéroport de Beauvais – Tillé soit élaboré en retenant des horizons de court, moyen et long terme définis par des années et avec des hypothèses de trafic cohérentes avec ces horizons. **Elle émet un avis défavorable au projet de PEB tel qu'il lui a été présenté.**

Si ce projet de PEB est adopté en l'état, l'Autorité souhaite que l'étude d'une mise en révision soit lancée dès que le nombre de 30 000 mouvements sera atteint.