

# REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'EQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

## Circulaire relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère

Paris, le 06 DEC 2005

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

La ministre de l'écologie et du développement durable,

Le ministre de la jeunesse, des sports et de la vie associative,

à

Mesdames et messieurs les Préfets.

### Références :

- articles L. 227-4 et R.221-3 du code de l'aviation civile ;
- article L. 571-13 du code de l'environnement ;
- décret 2002-626 du 26 avril 2002

Issue du patrimoine culturel national, l'aviation légère et sportive est un tremplin vers les métiers de l'aéronautique. C'est également une vie associative, un mode de transport et un loisir. Avec plus de 1,5 million d'heures de vol par an, cette activité constitue l'un des secteurs de l'industrie aéronautique et contribue à l'économie locale grâce à la création d'emplois sur les aérodromes qui y sont dédiés.

Elle s'accompagne cependant de nuisances sonores qui suscitent un nombre croissant de plaintes des riverains des aérodromes concernés.

Ces nuisances sont d'autant plus fortement ressenties qu'elles troublent la tranquillité des populations survolées, pendant les congés de fin de semaine et les jours fériés, plus particulièrement lorsque le temps est clément et que la vie en plein air est possible.

En outre, de nombreux aérodromes d'aviation légère se sont retrouvés enclavés dans des zones urbanisées alors que cette activité implique fréquemment des évolutions à basse altitude.

Compte tenu de la gêne réelle ressentie par les riverains des aérodromes d'aviation légère, le Conseil national du bruit (CNB) a engagé une réflexion sur les conditions d'une meilleure gestion du bruit engendrée par cette activité.

Après avoir examiné les travaux qu'il avait déjà conduits sur ce thème en 1992 (rapport « BAHUAU ») et les suites qui leur avaient été réservées, ce conseil a élaboré un nouveau rapport en la matière qui a été remis au ministre de l'écologie et du développement durable. Ce rapport a été publié en décembre 2002 sous le titre « Bruit de l'aviation légère en France ». Il est plus communément appelé « Rapport LAMURE » du nom de son rédacteur. En se concentrant spécifiquement sur l'aviation légère, ce rapport n'aborde pas les nuisances sonores engendrées par les vols d'hélicoptères ni par l'aviation d'affaires qui feront l'objet d'une réflexion particulière du Conseil national du bruit.

Ce document souligne tout particulièrement le manque de concertation entre utilisateurs, collectivités locales et riverains, qui a pu conduire sur certaines plates-formes à des situations de blocage. Il recommande donc un renforcement du dialogue entre les différents acteurs concernés à travers notamment l'élaboration de chartes de l'environnement permettant d'adapter les conditions d'exploitation de chaque aérodrome au territoire dans lequel il s'insère.

L'objet de la présente circulaire est de préciser les objectifs et le cadre d'une telle concertation.

## **I. - Un contexte diversifié**

### **I.1 L'aviation légère : des activités multiples**

Cette activité aérienne de loisirs et de déplacements privés, concentrée plus particulièrement en fin de semaine et les jours fériés pour le loisir, concerne environ 500 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique. Le parc aéronautique français léger comprend quelques 7 500 avions, 2 000 planeurs, 11 000 ULM, un peu moins de 800 ballons et près de 700 hélicoptères.

En pratique, l'activité « aviation légère » recouvre l'utilisation d'aéronefs de catégories très diversifiées, telles que :

- les avions dont la masse maximale certifiée au décollage n'excède pas 5,7 tonnes (monomoteurs, bimoteurs légers, hydravions) ;
- les giravions dont la masse maximale certifiée au décollage ne dépasse pas 2,7 tonnes (hélicoptères, autogires) ;
- les planeurs et motoplaneurs ;
- les ultra légers motorisés (multiaxes, paramoteurs, pendulaires, autogires légers, aérostats légers) ;
- les planeurs ultra légers ;
- les avions largueurs de parachutistes ;
- les ballons et dirigeables ;

- les aéromodèles.

Toutes activités et composantes confondues, l'aviation légère rassemble plus de 200 000 pratiquants licenciés fédéraux ou non, regroupés au sein de près de 3 000 associations agréées ou non par l'État. La formation représente environ 40 % de l'activité de l'ensemble des associations précitées. Après avoir diminué globalement ces dix dernières années, le trafic de l'aviation légère se stabilise actuellement. Cette situation varie selon les aérodromes.

## **I.2 Les populations riveraines : des situations contrastées**

Ainsi que le souligne le rapport du Conseil national du bruit de décembre 2002 sur le bruit de l'aviation légère en France, il n'existe pas de quantification globale de la population concernée par les nuisances sonores engendrées par l'activité des plates-formes dédiées à l'aviation légère et sportive.

De fait, le nombre de personnes subissant une telle gêne varie très significativement d'un aérodrome à l'autre en fonction de la configuration du site, de l'occupation du territoire survolé, de l'activité aéronautique ou encore de l'orientation des pistes.

Ainsi, la population concernée peut ne pas excéder quelques dizaines d'habitants au voisinage de certaines plates-formes pour représenter plusieurs milliers de personnes aux abords de quelques sites.

Nonobstant, le fait que plus d'une centaine d'aérodromes d'aviation légère doivent être dotés d'un plan d'exposition au bruit montre l'importance de la gêne due à l'activité considérée.

## **II. – Un dispositif global de lutte contre le bruit de l'aviation légère**

La lutte contre le bruit généré par l'aviation légère nécessite de :

- maîtriser l'urbanisation au voisinage des aérodromes en révisant les plans d'exposition au bruit (PEB) ;
- concilier les intérêts de l'ensemble des partenaires concernés en renforçant la concertation et en signant des chartes de l'environnement relatives à l'exploitation des aérodromes ;
- réduire le bruit à la source en incitant les aéroclubs et les propriétaires privés à équiper leurs avions de systèmes réducteurs de bruit et en poursuivant l'attribution de subventions pour le financement de silencieux et d'hélices multipales.

A ces actions locales dont la conduite relève de votre compétence, s'ajoutent des actions déployées au niveau national. Il s'agit :

- d'un programme de recherches sur les nouveaux dispositifs réducteurs de bruit financé par la direction générale de l'aviation civile ;
- d'une sensibilisation des personnels susceptibles de mettre en œuvre des actions de prévention des nuisances sonores, en particulier les contrôleurs aériens (stages de maintien de compétence) ainsi que leur encadrement (stages de prise de poste).

### **III. – La maîtrise de l’urbanisme avec la révision des PEB**

Les plans d’exposition au bruit visent à permettre un développement maîtrisé des communes avoisinantes des aérodromes sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré par l’exploitation des avions.

Les aérodromes de votre département, classés en catégorie A, B ou C ou figurant sur la liste fixée par l’arrêté du 28 mars 1988 doivent être dotés d’un tel plan.

La mise à jour de cette liste peut s’avérer nécessaire compte tenu de l’évolution de la situation environnementale actuelle de chacune des plates-formes de votre département. Vous proposerez donc à la direction générale de l’aviation civile les modifications qu’il convient d’apporter à cette liste, soit pour ajouter les aérodromes devant être dotés d’un PEB, soit pour radier ceux dont l’activité est réduite et n’est pas susceptible de se développer.

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 a modifié substantiellement les conditions d’établissement de ces documents d’urbanisme. Il prévoit en particulier que tous les PEB doivent être révisés pour être mis en conformité avec les nouvelles dispositions techniques qu’il édicte. Il vous appartient donc de faire procéder à la mise en révision ou à l’établissement de ces plans.

Au-delà des restrictions imposées par les PEB, il serait souhaitable que dans le cadre des plans locaux d’urbanismes (PLU) les collectivités s’attachent à limiter les constructions de logements sous les circuits d’aérodromes.

### **IV. – Une démarche concertée pour concilier les activités de l’aviation légère et la tranquillité des riverains**

Les nuisances sonores générées par les activités de l’aviation légère peuvent être très fortement ressenties par les populations riveraines des aérodromes. Pour concilier ces activités avec la tranquillité des riverains et favoriser leur développement durable, il convient d’engager une démarche concertée avec l’ensemble des acteurs intéressés.

Vous réactiveriez donc, sur chaque aérodrome concerné, cette concertation dans le cadre de la commission consultative de l’environnement (CCE) compétente. Lorsque cette commission n’existe pas et que vous ne jugez pas utile de la créer formellement, il vous appartient d’engager la concertation avec les acteurs concernés : utilisateurs, collectivités territoriales et riverains.

Ces instances s’attacheront à élaborer, sous votre égide et si la situation le justifie, une charte de l’environnement destinée à concrétiser la volonté des différentes parties d’inscrire, par le dialogue, la transparence et des engagements concrets, l’activité d’aviation légère dans son environnement, en préservant la qualité de vie des riverains des aérodromes et en tenant compte des aspirations des pilotes. Cette charte devra s’appuyer sur des éléments objectifs sur le bruit, sa répartition dans le temps et le niveau de gêne. Elle devra être globale et concerner l’ensemble des activités de l’aérodrome y compris les vols de l’aviation privée et de l’aviation d’affaires susceptibles d’y être accueillis.

Elle pourra traiter à la fois :

- de la réduction du bruit à la source ;
- de la maîtrise de l'urbanisation ;
- des conditions d'exploitation de l'aérodrome ;
- des procédures de navigation aérienne ;
- de la responsabilisation des différents usagers et des conséquences d'un manquement à ces engagements ;
- de la concertation et de la communication.

Dans toute la mesure du possible, cette charte comportera un calendrier prévisionnel pour l'équipement des avions en dispositifs atténuateurs de bruit.

Afin de vous permettre de conduire cette démarche sur la base de données objectives concernant notamment les trajectoires et les survols des zones habitées, la direction générale de l'aviation civile a doté l'ensemble des compagnies de gendarmerie des transports aériens et les directions de l'aviation civile de jumelles télémétriques capables de déterminer avec précision la hauteur de survol et la position des avions. Un suivi des trajectoires pourra être également effectué sur certains aérodromes à partir des enregistrements radar lorsqu'ils sont disponibles et dans la mesure où les aéronefs sont équipés d'un transpondeur.

Dans le cadre de l'élaboration d'une telle charte, vous pourrez éventuellement proposer si vous le jugez utile et après avis de la CCE, au ministre chargé de l'aviation civile de formaliser dans un arrêté les restrictions d'exploitation qu'il serait indispensable de mettre en oeuvre. Le recours à une telle procédure ne devra toutefois être envisagé que lorsque la complexité du contexte local est susceptible d'entraîner un nombre important de manquements aux conditions d'exploitation retenues par la charte. En effet, un tel texte réglementaire permet de sanctionner les contrevenants par une amende administrative prononcée par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) sur le fondement d'un procès-verbal établi par un agent assermenté ou par la gendarmerie des transports aériens ayant constaté l'infraction.

Ces restrictions d'exploitation ne doivent pas être exclusives d'autres mesures à prendre en vue de limiter la gêne sonore. Il vous appartient, au préalable, d'examiner l'ensemble des actions susceptibles d'être mises en oeuvre en la matière. Dans le cas où l'introduction de restrictions d'exploitation s'avère nécessaire, celles-ci doivent être proportionnées aux enjeux locaux, directement liées aux problèmes réellement constatés et prendre en considération les caractéristiques propres à l'aérodrome concerné.

Par ailleurs, ces chartes doivent prévoir un dispositif de suivi des engagements. A ce titre, vous veillerez à ce que la commission consultative de l'environnement ou, à défaut, les acteurs concernés soient informés du bilan de la mise en oeuvre et du respect des dispositions retenues et, éventuellement, du bilan des infractions commises si un arrêté de restriction d'exploitation a été pris pour l'aérodrome concerné.

Enfin, une information permanente doit être mise à la disposition des pilotes sur chaque plateforme sur les consignes spécifiques devant y être respectées pour limiter les nuisances sonores. Elle pourrait également figurer sur des panneaux accessibles à tous.

## V. – Des subventions pour la réduction du bruit à la source

Equiper les avions de dispositifs de silencieux permet une réduction du bruit à la source qui facilite l'insertion locale de l'activité des aéroclubs et des associations aéronautiques. Ces équipements étant coûteux, un mécanisme de subventions a été mis en place depuis plusieurs années afin d'encourager et d'aider les aéroclubs à modifier leurs avions.

Les deux principaux ordonnateurs de ces subventions sont :

- le ministère de l'écologie et du développement durable ;
- la direction générale de l'aviation civile.

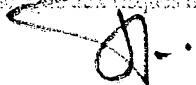
Ces subventions sont attribuées uniquement aux clubs fédérés ou indépendants agréés par le préfet au nom du ministre chargé de l'aviation civile. Elles visent les équipements d'échappement et d'hélice pour le vol moteur, les avions remorqueurs de planeurs, l'installation de treuils pour le vol à voile et l'acquisition de moteurs électriques ou de moteurs thermiques à quatre temps, de silencieux d'échappement et d'hélices multiples pour l'aéromodélisme. En ce qui concerne le parachutisme, des subventions peuvent être allouées pour équiper de moteurs à turbine et d'hélices quadripales les avions largueurs en remplacement de leurs moteurs à pistons et de leurs hélices tripales.

Vous pouvez inciter les aéroclubs et les associations aéronautiques à se rapprocher en la matière des directions de l'aviation civile. Celles-ci leur préciseront les démarches à effectuer pour l'obtention des subventions précitées et elles assureront l'instruction des dossiers.

--oOo---

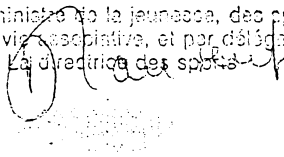
Vous veillerez tout particulièrement à la mise en oeuvre de ces dispositions en vous appuyant sur la direction de l'aviation civile (DAC) compétente localement. Vous signalerez à la direction générale de l'aviation civile toute difficulté que vous pourriez rencontrer dans l'application de la présente circulaire. Celle-ci sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Le directeur de la prévention  
des pollutions et des risques,  
des nuisances majeures



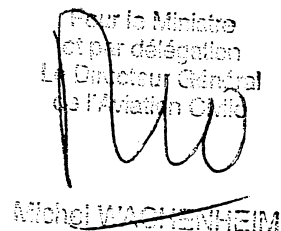
Thierry TROUVE

Pour le ministre de la jeunesse, des sports  
et de la vie associative, et par délégation,  
La directrice des sports



Dominique LAURENT

Pour le Ministre  
et par délégation  
Le Directeur Général  
de l'Aviation Civile



Michel WACHENHEIM