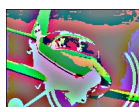


Le Conseil national du bruit a publié un rapport sur le bruit de l'aviation légère, qui s'appuie sur une enquête ayant porté sur la moitié environ de la flotte d'avions légers en France. Le bilan est décevant, les recommandations énoncées depuis 1992 n'ayant été suivies que peu d'effet. Treize nouvelles recommandations pour réduire les nuisances sonores de l'aviation légères sont formulées.

---



Le groupe de travail « comité de suivi Aviation légère », présidé par André Fontanel et mis en place par le Conseil national du bruit (CNB), a rendu en novembre 2006 un rapport sur la situation en 2005 du bruit de l'aviation légère en France. La mission confiée à ce groupe de travail était de faire le point sur la mise en application des mesures préconisées en 2002 par le « rapport Lamure<sup>1</sup> », recommandations destinées à réduire les nuisances sonores de l'aviation légère.

Le rapport CNB, qui porte uniquement sur les nuisances sonores causées par les avions (hélicoptères, avions d'affaires et ULM ne sont pas considérés), s'appuie sur une enquête menée de juillet 2005 à février 2006 auprès de gestionnaires et riverains d'aérodromes d'aviation légère. Les réponses recueillies concernent 194 aérodromes, sur lesquels sont basés 3530 avions, totalisant 2 730 716 mouvements annuels, correspondant essentiellement à des activités de loisir et de formation au pilotage. Cette enquête a donc touché environ la moitié de la flotte française des avions légers (7500 avions).

Le groupe de travail était constitué, côté ministères, de représentants du ministère de l'Ecologie et du développement durable (mission bruit et CNB), du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (DGAC), et du ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative. Les usagers des aérodromes étaient représentés quant à eux par la Fédération française d'aéronautique (FFA), la Fédération française d'aéromodélisme (FFAM), l'Aircraft owners and pilots association-France (AOPA-France) et la Fédération française de Vol à voile (FFVV). Quant aux associations, elles étaient représentées par l'Association de défense des nuisances de l'aérodrome de Chavenay (ADNAC), le Collectif d'associations contre les nuisances de l'aviation légère (CANAL) et 1000 décibels, le comité de Défense des riverains de l'aérodrome de Pontoise (DIRAP) et France Nature Environnement (FNE). L'ONERA a également participé à ce groupe de travail. **Un bilan peu encourageant**

Le constat effectué par le rapport CNB ne fait aucun mystère sur le fait que l'aviation légère en France n'a jusqu'alors pas fait l'objet d'une politique environnementale affirmée. Il n'existe pas de réglementation au niveau national permettant, comme en Allemagne, de limiter les nuisances sonores ou d'interdire certaines activités aux avions les plus bruyants. La raison invoquée ? Chaque aérodrome est un cas particulier. C'est certainement vrai, mais il n'en reste

pas moins que la seule contrainte environnementale est de satisfaire aux normes internationales de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), règles unanimement jugées inaptes à assurer la protection des populations.

L'enquête souligne le peu de progrès réalisés depuis la publication des différents rapports du CNB : rapport Bahuau<sup>2</sup> (1992), rapport Lamure (2002), rapport Belot<sup>3</sup> (2004), quand bien même ce dernier document souligne que «

*la diminution des nuisances sonores est progressivement devenue une condition de la pérennité de l'aviation légère*

». Faute de réglementation nationale, seule reste aux riverains la voie de la négociation avec les usagers. Pour les y aider, la loi du 11 juillet 1985 a certes consacré l'existence des commissions consultatives de l'environnement (CCE) : pour les grands aérodromes d'aviation légère (ceux dotés d'un plan d'exposition au bruit), les préfets doivent réunir une CCE, seul lieu officiel où usagers et riverains se rencontrent et où se négocient des chartes destinées à réduire les conflits. Il a fallu attendre le décret de février 2000 pour usagers et riverains y soient à parité. Hélas, sur ce sujet de la concertation, les chiffres du rapport sont décevants : 48% seulement des CCE qui devraient exister ont été constituées. Mais ce n'est pas tout : 25% des aérodromes concernés ont réussi à rédiger une charte de l'environnement. Pour cela, il a fallu le plus souvent que préfets, DGAC ou collectivités locales s'impliquent avec détermination pour mener les négociations à leur terme. La situation est pire encore lorsqu'il n'y a pas de CCE, puisque l'enquête CNB révèle que des protocoles d'accord n'existent que sur 5% des aérodromes exempts de CCE.

Face à cette situation, la circulaire interministérielle du 6 décembre 2005 (voir ci-contre) incite les préfets à réunir ces commissions formelles ou informelles et énumère les différentes mesures envisageables pour la rédaction des chartes.

Sur le plan de la réduction du bruit à la source, l'enquête présentée dans le rapport indique que 13% à 15% seulement des avions sont munis de silencieux d'échappement (18% dans les aéroclubs) et que peu d'aérodromes (13%) déclarent avoir un programme d'équipement en cours. Pourtant, ces dispositifs sont très largement disponibles et des subventions variées sont, et ont été, mises à leur disposition, par les ministères représentés dans ce groupe de travail et, depuis 2006, par la FFA. Or, plus de la moitié des avions ont plus de vingt ou trente ans d'âge et sont très bruyants. Point encourageant néanmoins, il semble qu'une lente prise de conscience des usagers et de leurs fédérations ait commencé à se faire sentir à partir de 2005-2006. Ceux-ci admettent que la pérennité de leur activité ne peut s'affranchir d'une meilleure acceptation par les riverains.

Pour les aérodromes d'aviation légère les plus importants, on notera que les riverains subissent davantage de survols d'avions légers qu'on ne pourrait le croire. Pour une vingtaine de ces aérodromes, les trafics sont équivalents, voire supérieurs, à ceux de certains aéroports de région. Certes, les niveaux sonores ne sont pas comparables avec ceux des avions grandes lignes, mais en termes de fréquences de mouvements, des plateformes telles que Toussus-le-Noble (78), Chavenay (78), Melun-Villaroche (77) ou Lognes-Emerainville (77), avec 100 000 mouvements environ, connaissent des trafics très proches de ceux de Bordeaux-Mérignac ou de Montpellier-Méditerranée (110 000 mouvements environ).

En ce qui concerne l'adoption de périodes « de moindre bruit », seulement 15% des aérodromes ont mis en place de telles mesures destinées à limiter, le week-end surtout, les activités les plus bruyantes. Les tours de pistes avec « touch and go », notamment, qui amènent les avions à évoluer de manière répétitive et à faible altitude au voisinage immédiat des aérodromes, à proximité ou à l'aplomb de zones urbanisées, représentent près du tiers des activités de l'aviation légère. Le rapport CNB estime qu'une saine programmation de ces activités permettrait d'améliorer la situation.

Les riverains sont par ailleurs toujours nombreux à se plaindre du non respect des trajectoires. Tant que la sécurité aérienne n'est pas en cause, aucune autorité administrative n'est chargée de faire respecter les trajectoires des avions, qui doivent éviter les zones urbanisées. De fait, ces sanctions sont de la seule responsabilité des aéroclubs, une situation qui manque pour le moins d'efficacité et de transparence. Résultat, les sanctions sont inexistantes et de toute façon non portées à la connaissance des riverains si d'aventure elles sont prononcées.

Enfin, en matière de maîtrise de l'urbanisme, les conditions d'établissement des nouveaux plans d'exposition au bruit ne sont pas adaptées aux particularités de l'aviation légère, à tel point que leur superficie est parfois inférieure à celle des anciens plans. Conséquence, de nouvelles habitations, en particulier sous les circuits de tours de piste, sont susceptibles de s'implanter. **Treize recommandations**

Au vu de ce constat, un ensemble de treize recommandations ont été formulées par le groupe de travail, qui souhaite ardemment que ces mesures soient mises en œuvre rapidement. Ces recommandations ont reçu l'aval des ministères de tutelle de l'aviation légère (ministères chargés de l'Ecologie, des transports, de la jeunesse), des principales fédérations aéronautiques ainsi que de collectifs et d'unions d'association de riverains.

L'une des plus importantes de ces mesures, et sans doute la plus novatrice, préconise l'adoption d'une classification acoustique des avions légers. A la manière de qui existe pour les avions commerciaux, il est proposé d'instaurer un label environnemental en trois catégories – avion peu bruyant, avion bruyant, avion très bruyant –, de publier les seuils sonores correspondants dans un document officiel de portée nationale et de définir les avantages liés à la possession de chacune des catégories de label.

La réduction à la source, l'un des plus précieux moyens de diminuer les nuisances, est bien évidemment toujours d'actualité. Aussi, le rapport propose-t-il de poursuivre l'équipement des avions en silencieux d'échappement et d'hélices multipales – on réduit la taille des pales en augmentant le nombre pour conserver de bonnes performances aérodynamiques – et le remplacement des avions remorqueurs de planeurs par des treuils. Il convient également de promouvoir l'achat d'avions peu bruyants (nouvelle génération) et l'utilisation de simulateurs de vol. Pour ce faire, il faut poursuivre l'octroi de subventions d'équipement et d'assurer le suivi de ce subventions. Autre proposition dans ce même registre de la réduction à la source : rendre obligatoire l'obtention du certificat de limitation des nuisances pour les avions construits en kit.

Pour s'attaquer spécifiquement aux nuisances des tours de pistes, sur les aérodromes où les activités de formation ou d'entraînement font l'objet de plaintes de riverains, le rapport CNB ambitionne de n'autoriser à effectuer des formations impliquant des tours de piste que les

aéronefs répondant au label « avion peu bruyant », suivant les valeurs de seuils sonores du label environnemental actuellement à l'étude. Les propositions, allant encore plus loin, consistent à définir, par arrêté, l'obligation des gestionnaires de plateformes de convenir avec les riverains de créneaux de durée de 3 heures minimum les samedis et dimanches pendant lesquels aucun vol local ou d'entraînement ne sera autorisé. Pour aller dans le même sens, il faudrait également envisager d'adapter le nombre d'avions effectuant simultanément des tours de piste à la longueur du circuit, de manière à limiter les passages trop rapportés. Dans le même ordre d'idée, il importe de poursuivre la délocalisation des tours de piste des aérodromes à forte activité de formation sur des aérodromes pouvant accueillir ce type d'activité.

Dans le registre des trajectoires, il conviendrait de poursuivre le balisage au sol, en particulier sous les tours de piste, et de généraliser le suivi radar des trajectoires lorsque c'est possible. Qui plus est, il apparaît important de mettre au point une procédure transparente pour sanctionner les contrevenants et en informer les riverains.

Afin d'assurer le suivi de la mise en application des mesures énoncées dans la circulaire interministérielle du 6 décembre 2005, le rapport CNB recommande que les préfetures communiquent tous les ans les ordres du jour des réunions des CCE et la copie des chartes signées.

Enfin, pour ce qui est des plans d'exposition au bruit (PEB), le rapport propose d'adapter la méthode utilisée pour la détermination des PEB aux particularités des aérodromes d'aviation légère.

Quatorze ans après que le premier rapport du CNB sur le bruit de l'aviation légère ait été rédigé, l'enquête présentée dans ce rapport montre à l'évidence que la situation ne s'est guère améliorée. Aussi, ce « rapport Fontanel », troisième du genre, peut-il être interprété comme un ultime appel aux usagers et aux fédérations à s'engager de manière substantielle dans le sens de la concertation et de l'application des propositions énoncées ci-dessus. La conclusion du rapport est on ne peut plus claire : « [...] *si, dans quelques années, l'expérience montrait que ce n'est pas le cas [ que la situation ne s'améliore pas], on aurait la preuve que l'approche préconisée jusqu'à ce jour, approche qui consiste à fonder toute avancée sur des négociations menées au niveau local entre usagers et riverains, devrait être abandonnée ou complétée par un autre dispositif plus efficace*

».

<sup>1</sup> [Bruit de l'Aviation légère en France - Rapport pour le Conseil national du bruit du groupe présidé par Claude Lamure \(2002\)](#)

<sup>2</sup>Rapport présenté par le groupe de travail « Aviation légère » du Conseil national du bruit, présidé par Jacques Bahuau (décembre 1992)

<sup>3</sup> Mission sur l'aviation sportive et de loisir du sénateur Belot (Novembre 2004) [Bruit de l'aviation légère en France - Situation en 2005 - Rapport du groupe de travail Suivi des recommandations du «&nbsp;rapport Lamure&nbsp;» présidé par André Fontanel – novembre 2006](#)

(format pdf - 1 Mo)