

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Mars 2020

Synthèse de la consultation du public relative à la modification de l'arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore et de son annexe

1°) Objet et modalités de la consultation

En France, près du quart des aérodromes publics en mesure d'accueillir des activités d'aviation légère connaît des difficultés en matière de nuisances sonores.

La classification CALIPSO (Classification des avions légers selon leur indice de performance sonore) traduit le bruit produit par un avion léger en situation réelle de vol, en particulier lors des tours de piste qui constituent la principale source de gêne ressentie par les riverains. Cette information objective vise à favoriser le dialogue et à concilier les attentes des riverains et l'intérêt des usagers des aérodromes.

L'objet du projet d'arrêté soumis à la présente consultation du public est l'extension du champ d'application de CALIPSO. Cette extension progressive a commencé en 2016 par l'intégration des avions légers avec hélices à pas variable en plus des avions avec hélices à pas fixes.

Le projet d'arrêté soumis à la présente consultation étend le champ à deux nouvelles catégories d'avions légers : les avions disposant d'un CNSK (Certificat de navigabilité spécial en kit) et ceux disposant d'un CNRA (Certificat de navigabilité restreint d'aéronefs). La communauté de l'aviation légère est dans l'attente de cette action depuis 2013. L'annexe à l'arrêté a été modifiée en conséquence.

La consultation du public sur ce projet d'arrêté s'est déroulée du 06 janvier 2020 au 27 janvier 2020.

2°) Nombre total d'observations reçues

A l'issue de la consultation, 6 commentaires au total ont été répertoriés. Ils émanent de 9 observations tracées, dont trois reçues plusieurs fois.

En termes de répartition, les commentaires se répartissent de la manière suivante :

- 4 proviennent de particuliers ;
- 2 proviennent d'association et fédération.

3°) Synthèse des commentaires

En préambule, il convient de préciser que nombre de commentaires portent sur des thèmes plus généraux que le seul projet d'arrêté portant sur l'extension du champ d'application de CALIPSO.

Une synthèse des commentaires figure ci-après, accompagnée des réponses qui y sont apportées.

3.1 « Avions bruyants acceptés »

Une observation invite à s'interroger sur le niveau de bruit jugé élevé de certains aéronefs classés.

Réponse :

La classification CALIPSO a pour but de classer les avions les uns par rapport aux autres. Il est donc normal que certains avions classés soient plus bruyants que d'autres. La classification permet d'identifier les avions bruyants et de limiter le cas échéant leurs opérations durant les périodes jugées sensibles.

3.2 Caractère non obligatoire de CALIPSO

Une observation dénonce le caractère non obligatoire de l'utilisation des classes CALIPSO pour accorder des autorisations de vol différenciées.

Réponse :

Il revient aux instances locales de concertation, en fonction du contexte sur la plateforme, de décider d'utiliser CALIPSO pour accorder des autorisations de vol différenciées selon les classes acoustiques et contenir ainsi les nuisances sonores durant les périodes jugées sensibles.

3.3 Liste des avions classés

Une question porte sur le moyen d'obtenir la liste actualisée des avions classés.

Réponse :

La liste des avions classés CALIPSO est publique.
Elle est accessible à l'adresse suivante : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/calipso-classification-sonore-avions-legers>.
Les informations sont actualisées régulièrement.

3.4 Absence de contrôle

Une observation s'interroge sur l'absence de contrôle lorsque l'outil CALIPSO est utilisé sur une plateforme.

Réponse :

Lorsque la classification CALIPSO est utilisée sur une plateforme pour accorder des autorisations de vol différenciées selon les classes acoustiques et contenir ainsi les nuisances sonores durant les périodes jugées sensibles, la DGAC notifie les manquements aux propriétaires d'avions qui ne respectent pas les dispositions réglementaires.
En outre, puisque la liste des avions classés est publique, les riverains des aérodromes peuvent s'assurer du respect des dispositions.

3.5 Extension de CALIPSO à d'autres activités

Un commentaire suggère d'élaborer un classement acoustique des avions pour des activités autres que les seuls tours de piste.

Réponse :

Les acteurs de l'aviation légère s'accordent à dire que les tours de piste sont la principale cause de gêne sonore.

De plus alors que le tour de piste est une procédure normalisée, d'autres activités comme la voltige ne le sont pas, ce qui ne permet pas d'établir un classement objectif des avions selon le niveau de bruit qu'ils produisent en situation réelle de vol.

3.6 Manque de discrimination dans les classes CALIPSO

Une question porte sur le nombre de classes CALIPSO, suggérant davantage de discrimination, notamment pour la classe A.

Réponse :

L'atténuation minimale que peut percevoir l'oreille humaine est le critère de différenciation des classes. Une discrimination plus fine n'aurait pas de signification sur le plan de la perception acoustique.

Cependant, le comité de suivi CALIPSO a engagé une réflexion sur la pertinence d'élaborer une classe A+ pour les avions les plus silencieux.

3.7 Bénéfice pour les riverains

Une observation interroge sur l'intérêt que présente CALIPSO pour les riverains des aérodromes.

Réponse :

La classification des avions fournit des éléments objectifs sur le bruit que produisent les avions en situation réelle de vol. Ces éléments favorisent un dialogue argumenté entre les utilisateurs de l'aérodrome et les représentants des riverains.

En outre, selon le contexte observé sur chaque plateforme, les instances locales de concertation peuvent décider d'accorder des autorisations de vol différenciées selon les classes acoustiques, ce qui permet de contenir les nuisances sonores durant les périodes jugées sensibles.

3.8 Hauteur de référence

Une question porte sur la hauteur de 800ft prise comme référence pour les mesures de classification.

Réponse :

La hauteur standard d'un tour de piste est de 1000 ft. Les mesures CALIPSO sont réalisées lorsque l'avion survole le point de mesure acoustique à une hauteur de 800 ft pour garantir une émergence sonore suffisante, notamment pour les avions les plus silencieux. Le bruit de l'avion est ensuite calculé pour la hauteur standard du tour de piste.

L'indice de performance de l'avion n'est pas le niveau de bruit que l'on peut mesurer en tout point au sol. Il s'agit de la performance acoustique moyenne que produit un avion à l'occasion d'un tour de piste.

3.9 Pollution sonore

Une observation porte sur la problématique du nombre d'avions dans le ciel et leur impact environnemental.

Réponse :

La DGAC est consciente de l'impact environnemental de l'aviation légère. Le réduire est une de ses priorités.

En permettant d'accorder des autorisations de vols différenciés en fonction de la classe d'appartenance, CALIPSO vient compléter les mesures visant à réduire les nuisances sonores. Selon le contexte observé sur chaque plateforme, les avions les moins bruyants, donc les mieux classés, peuvent bénéficier davantage d'autorisations de vol que les avions les moins bien classés ou pas classés du tout, ce qui permet de contenir les nuisances sonores durant les périodes jugées sensibles. CALIPSO est donc un outil adapté pour protéger les riverains du bruit.

4°) Conclusion

En conclusion, les services de l'Etat prennent bonne note des observations formulées lors de la consultation du public.