

Participation du public – Synthèse des observations

Synthèse des observations du public sur le projet d'arrêté portant modification de l'arrêté portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore

Ce projet d'arrêté a été soumis à la participation du public du 11 mars au 4 avril 2016 en application de l'article L. 120-1 du code de l'environnement et signé le 25 mai 2016

1°) Nombre total d'observations reçues : 4

2°) Synthèse des observations

Les observations formulées sont les suivantes :

- il n'est pas judicieux d'étendre le dispositif aux aéronefs pour l'instant exclus, les nuisances sonores des avions légers étant déjà très insupportables ;
- la procédure pour faire évaluer les aéronefs étant trop contraignante, peu d'aérodromes voudront la faire appliquer, d'autant plus que la modification ne concerne que les moteurs à pas variable ; évaluer le bruit perçu est bien mais mieux vaudrait limiter le niveau sonore par la voie légale ;
- Calipso est une excellente idée parce que les avions concernés volent trop bas et causent d'énormes nuisances sonores ;
- il faudrait imposer des silencieux notamment pour ceux qui souhaitent survoler à l'altitude plancher prévue dans les règles de l'air, les espaces protégés tels que les zones Natura 2000 et les parcs naturels nationaux et régionaux;

3°) Prise en compte des observations du public

La 1^{ère} et la 3^e observations n'appellent pas de réponse.

Les deux autres retiennent en revanche l'attention mais elles ne nécessitent pas de devoir modifier le projet d'arrêté ni son annexe. Elles appellent les commentaires suivants.

S'agissant de la 2^e observation, la classification des avions est laissée au libre choix de leur propriétaire pour inscrire CALIPSO et son utilisation dans une perspective d'amélioration du dialogue entre les usagers de l'aviation légère et les riverains des aérodromes.

La classification d'un avion n'implique pas nécessairement la réalisation de mesures acoustiques. Un avion peut également être classé par équivalence s'il présente des caractéristiques acoustiques identiques à celles d'un appareil déjà classé. Lorsque des mesures sont nécessaires, la DGAC prend en charge les dépenses associées jusqu'au 1^{er} juillet 2016. Aujourd'hui, plus de 2000 avions peuvent être classés par équivalence soit les deux tiers de la flotte.

Les instances locales de concertation rassemblent les parties prenantes. Il leur revient de convenir d'utiliser CALIPSO pour réduire les nuisances sonores aux abords des aérodromes d'aviation légère.

CALIPSO couvre actuellement les avions équipés d'hélices à pas fixe. La révision de l'arrêté vise à étendre le champ d'application aux avions équipés d'hélices à pas variable.

Outre CALIPSO, la certification acoustique fixe par voie légale un niveau sonore à ne pas dépasser (Règlement (CE) 216/2008).

En ce qui concerne la 4^e observation, les nuisances sonores occasionnées par les avions lorsqu'ils effectuent des tours de piste constituent la principale cause de gêne exprimée par les riverains des aérodromes d'aviation légère. CALIPSO vise en premier lieu à classer les avions selon le niveau de bruit qu'ils produisent lors des tours de piste. Les instances locales de concertation peuvent ainsi décider d'associer aux classes acoustiques des privilèges de vol différenciés durant les plages horaires jugées sensibles. De fait, la classification incite les propriétaires à équiper leur avion de silencieux d'échappement pour intégrer une classe supérieure et bénéficier de plus de privilèges de vol.