

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO) et abrogeant l'arrêté du 11 juin 2013 du même nom

N°	Date	Heure	Titre	Texte
1	10/05/2024	10:09	Niveau sonore et avions	Très favorable à la prise en compte du bruit généré par les avions et tous les engins volants type ULM para moteur drones ... si la législation incite à la réduction des nuisances sonores subies par les habitants proches des aérodromes et autre terrains de jeu des aéronefs
2	15/05/2024	14:18	Observations de la Fédération Française Aéronautique	En application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, un projet d'arrêté portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO) est soumis à la consultation du public. A ce titre, vous trouverez ci-après les observations formulées au titre de la Fédération Française Aéronautique (FFA). Ce projet d'arrêté dispose, dans son article 3, que les avions légers pourront être classés dans 5 classes, de « D » à « A+ », et amène donc à la création d'une cinquième classe. La FFA approuve ce changement, dans la mesure où cette 5e classe permettra de refléter plus fidèlement et plus précisément les performances des derniers avions légers utilisés sur les plateformes d'aviation générale et sportive par les associations aéronautiques affiliées (couple hélice / motorisation de nouvelle génération). L'ajout de cette classe acoustique « A+ » est d'ailleurs conforme aux demandes du comité de suivi CALIPSO animé par le bureau de la performance environnementale des aéronefs de la DGAC, dont fait partie la FFA. En ce qui concerne le nouveau de seuil de distinction entre les classifications « A » et « A+ », d'une valeur de 30 points, la FFA n'a pas d'observations particulières à formuler sur l'écart-type choisi, dans la mesure où cet écart respecte l'écart déjà existant entre les 4 premières classifications « D » à « A ». La FFA n'a pas d'observations particulières à formuler sur les attestations de classification délivrée avant l'entrée en vigueur du projet d'arrêté, dans la mesure où les aéronefs disposant déjà d'un indice sonore égal ou supérieur à 90 seront automatiquement considérés comme appartenant à la classe « A+ ». Enfin, la FFA n'a pas d'observations particulières à formuler sur l'annexe au projet d'arrêté qui décrit le protocole de mesure.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO) et abrogeant l'arrêté du 11 juin 2013 du même nom

N°	Date	Heure	Titre	Texte
3	24/05/2024	23:16	PARTICIPATION DE L'UNADRAC à L'enquête publique concernant un projet d'arrêté portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore CALIPSO.	Le fait d'être obligé de créer une classe supplémentaire pour les avions les plus silencieux est le signe que des choses commencent à émerger dans le monde aéronautique et c'est très bien. Cependant, au-delà des mesures complexes sur lesquelles il est difficile aux non spécialistes de se prononcer, il est important de faire la remarque que le référencement CALIPSO des aéronefs n'a rien d'obligatoire au contraire des véhicules terrestres. Il serait peut-être opportun de se poser la question d'un référencement obligatoire de tous les aéronefs concernés. Il serait aussi opportun d'introduire un coefficient tenant compte de passages répétitifs. Ces passages répétitifs sont la source de bruits extrêmement pénibles et dangereux pour la santé mentale et physique des riverains des aérodromes de loisirs. Et la rendre obligatoire tout comme la performance de bruit dans la qualification CALIPSO améliorerait grandement l'efficacité de CALIPSO. On peut penser que des chartes d'engagement soient considérées comme obligatoire pour des aérodromes de loisirs avec des autorisations de vol et des répétitions de vol en fonction du classement de l'avion. Le plus silencieux bénéficiant de plus d'autorisation en nombres et en jours possibles de vol et le moins silencieux de plus de restrictions. Il ne faut pas oublier non plus que le bruit n'est pas la seule pollution produite. Comme pour les automobiles, la pollution de l'air par les moteurs devrait être mesurée et connue et accompagner les quotations CALIPSO.
4	25/05/2024	10:51	Avis Fne Vaucluse .	PARTICIPATION DE FNE Vaucluse. Le fait d'être obligé de créer une classe supplémentaire pour les avions les plus silencieux est le signe que des choses commencent à émerger dans le monde aéronautique et c'est très bien. Cependant, au-delà des mesures complexes sur lesquelles il est difficile aux non spécialistes de se prononcer, il est important de faire la remarque que le référencement CALIPSO des aéronefs n'a rien d'obligatoire au contraire des véhicules terrestres. Il serait peut-être opportun de se poser la question d'un référencement obligatoire de tous les aéronefs concernés. Il serait aussi opportun d'introduire un coefficient tenant compte de passages répétitifs. Ces passages répétitifs sont la source de bruits extrêmement pénibles et dangereux pour la santé mentale et physique des riverains des aérodromes de loisirs. Et la rendre obligatoire tout comme la performance de bruit dans la qualification CALIPSO améliorerait grandement l'efficacité de CALIPSO. On peut penser que des chartes d'engagement soient considérées comme obligatoire pour des aérodromes de loisirs avec des autorisations de vol et des répétitions de vol en fonction du classement de l'avion. Le plus silencieux bénéficiant de plus d'autorisation en nombres et en jours possibles de vol et le moins silencieux de plus de restrictions. Il ne faut pas oublier non plus que le bruit n'est pas la seule pollution produite. Comme pour les automobiles, la pollution de l'air par les moteurs devrait être mesurée et connue et accompagner les quotations CALIPSO.
5	25/05/2024	18:07	Avis	Cet ajout de classe A+ avec indice de performance de 90 va dans le bon sens sachant que dès estimation sur le terrain par des riverains indiquent que les avions avec IP de 120 sont considérés comme supportables en termes de bruit

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO) et abrogeant l'arrêté du 11 juin 2013 du même nom

N°	Date	Heure	Titre	Texte
6	26/05/2024	03:55	Avis de l'association Dirap	La mise en place de la classe A+ avec IP de 90 est une étape satisfaisante pour compléter la classification des avions légers. La prochaine étape attendue est de créer une classe A++ avec IP de 120 qui correspond à un bruit considéré comme supportable. Président DIRAP
7	26/05/2024	04:08	Avis	La mise en place d'une classe A + IP 90 est intéressante comme étape complémentaire. Elle devrait être complétée par une classe A ++ IP 120 qui correspond à des avions dont le bruit peut être considéré comme supportable.
8	26/05/2024	16:36	Classification Calipso	Bonjour, Il faut que cela inclus tout les aéronefs (hélicoptère, avion, drone, velcoptère), quelques soit la source d'énergie (électrique, thermique, ...). Je vous invite à ajouter la classe A++ et E et F (pour prendre en compte les hélicoptaires). Bien à vous
9	26/05/2024	19:32	Calipso hélicoptères	La classification Calipso est essentiellement utilisée pour accorder des privilèges ou restreindre l'activité des tours de piste suivant le niveau sonore de l'aéronef. Même s'il peut y avoir un intérêt pour cette classe A+ de distinguer l'avion électrique des avions classés A, il semble plus urgent de traiter prioritairement les aéronefs les plus bruyants sur les tours de piste et notamment les hélicoptères légers à piston : Cabri g2, Robinson, écureuil ... Ces hélicoptères ont des niveaux de bruit de de 75, 85 Db(a) et donc bien plus bruyant qu'un avion classé D. Idem pour les ULM qui échappent à toute régulation. Il sera difficile de justifier équitablement une restriction pour une catégorie moins bruyante qu'une autre avec un système incomplet.
10	26/05/2024	19:37	Projet d'arrêté portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO)	Très bonne évolution . La création d'une catégorie A ++ (Seuil IP 120) doit être envisagée pour tenir compte des exigences légitimes et croissantes des riverains ainsi que des évolutions des performances des avions légers . De même , il est souhaitable d'identifier plus précisément les aéronefs les plus bruyants par les créations des classes E (seuil IP - 30) et F (seuil IP - 60) . Merci Xxx en charge des nuisances aériennes pour le SID . SID : Association cannoise titulaire à la CCE de l'aéroport de Cannes Mandelieu .

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO) et abrogeant l'arrêté du 11 juin 2013 du même nom

N°	Date	Heure	Titre	Texte
11	26/05/2024	20:55	Il faut mettre en place une Classe A++, inclure les objets volants du futur (Volocoptère)	Pour avoir fait plusieurs mesures au sol avec le meilleur sonomètre qui soit, les oreilles humaines (de plusieurs humains), c'est au seuil IP 120 que le bruit devient supportable/acceptable pour une très grande majorité de riverains. Pourquoi s'arrêter à la classe A+ qui est déjà dépassée ? Le problème de la classe A est depuis le début, qu'elle est trop large et devient une classe 'fourre tout'. IP120 correspond au bruit des avions/ULM* de dernières génération utilisant pour l'essentiel un moteur de marque ROTAX (ou équivalent). Qui avec une cylindrée de 1200 à 1400cm3 délivrent autant de puissance (de 100 à 140cv) sinon plus que les vieux Lycoming ou Continental qui nécessitent à minima 4000cm3 et jusqu'à 8 litres de cylindrée. A l'heure où tout le monde cherche des gains pour l'écologie, il semble bien nécessaire d'encourager (de pousser) les clubs à utiliser ces technologies. Une Classe A++ semble facile à créer en respectant les critères et pas de 30. En se limitant à A+, on ne couvre pas l'ensemble du spectre, la mise à jour sera obsolète dès son émission et repoussée par tous les riverains. Quelle serait son utilité ? Autant ne rien changer. Par ailleurs, il est impératif d'y intégrer les futurs engins volants comme les volocoptères. * Elixir, VL8, APM Lionceau, même Robin étudie le sujet pour DR400
12	26/05/2024	20:58	Contribution ADECNA - Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes	La création d'une nouvelle classe Calipso A+ permettrait effectivement de distinguer les avions légers récents les plus performants. Les associations de défense des riverains d'aérodromes impactés par le bruit généré par les aéronefs de loisir luttent pour faire objectiver les niveaux de bruit. Elles demandent une diminution du trafic, en particulier en fin de semaine. L'utilisation des classes Calipso appliquées à tous les engins volants et bruyants (avions, ULMs, hélicoptères, drones, volocoptères) pourrait être un outil pour imposer des limitations aux rotations des plus bruyants d'entre eux. Encore faudra-t-il une vraie volonté des autorités et usagers pour aller vers une amélioration tangible pour les riverains. Président de l'ADECNA - Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes - www.adecna.fr
13	26/05/2024	21:05	Consultation - projet d'arrêté - classification CALIPSO des avions légers	Compte tenu de l'évolution technique des avions, de l'exposition croissante sur le territoire des riverains à leurs nuisances sonores ainsi que du niveau accru d'exigences environnementales, l'ajout de cette catégorie CALIPSO A+ est tout à fait bienvenue ! Soumettre les autres appareils de l'aviation légère (hélicoptères, drones, ...) à ce système de classification CALIPSO serait également apprécié.
14	26/05/2024	21:08	Emission sonore des aéronefs légers	Le classement Calipso des avions légers à la mérite d'exister. Mais sa grande lacune c'est d'oublier les aéronefs de type hélicoptère et ULM qui sont une source très importante des émissions sonores sur les aéroports ou l'activité de loisirs est particulièrement développée.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO) et abrogeant l'arrêté du 11 juin 2013 du même nom

N°	Date	Heure	Titre	Texte
15	26/05/2024	21:14	Obligation de faire évaluer le niveau sonore des avions très bruyant qui empoisonnent la vie des riverains	Confrontés aux agressions permanentes des avions de l'aérodrome de LASCLAVERIES qui refuse toute évaluation sonore de leurs aéronefs qui, à l'évidence, obtiendraient un très mauvais indice de performance sonore, comment peut on contraindre ces propriétaires d'avions récalcitrants à les faire évaluer. Il nous semble indispensable d'ajouter à votre projet de loi l'obligation légale pour ces avions d'être évalués dans le cadre des critères de la classification CALIPSO pour éviter de se soustraire, grâce à certaines complicités bienveillantes, à cette classification. Association ADEBHA, Association pour la défense de BERNADETS et de ses habitants - Présidente
16	26/05/2024	23:20	CALIPSO: système incomplet:	Quand est il des hélicoptères ? Des ULM? Tous les aéronefs doivent être identifiés et classés dans des catégories permettant de suivre leurs impacts sur les riverains.
17	26/05/2024	23:23	CALIPSO bien incomplet!	CALIPSO n'est pas complet. Il manque tous les autres aéronefs : ULM, hélicoptères... Et obliger tous aerodromes, propriétaires, a appliquer cette classification
18	26/05/2024	23:30	contribution de l'association MARIBA (69500BRON)	L'augmentation des niveaux de classification CALIPSO vers des indices plus exigeants pourrait avoir du sens - si à l'autre bout du spectre des nuisances, les aéronefs les plus bruyants étaient eux aussi classés, - et donc si la classification touchait tous les aéronefs et tous les types d'aéronefs utilisés dans le domaine de l'aviation générale (hélicoptères, tous types d'avions, ULM, giravions, etc...) -si la prise en compte et l'évaluation des nuisances sonores de l'aviation générale était cohérente avec les pratiques réelles de l'aviation générale qui conduisent à des des survols et trajectoires éminemment dispersés autour des terrains, - et si donc cessait le privilège absolu de pouvoir voler où on veut, comme on veut, avec ce qu'on veut, et quand on veut (dès lors que les règles de l'air sont respectées), sans aucune considération vis à vis des nuisances qui en résultent pour les populations exposées.
19	26/05/2024	23:36	INCOMPLET!!	CALIPSO est le 1er outil permettant d'identifier et classer les appareils en fonction des nuisances sonores. Il doit être appliqué et obligatoire à tous les aéronefs quelque soit leur énergie (hélicoptères, ULM, drone, autogire, paramoteurs etc...) sans exception.
20	27/05/2024	00:34	INCOMPLET	Calipso doit évoluer avec les normes environnementales et ne pas concerner qu'uniquement les avions, mais tous les aéronefs. Le seuil de niveau sonore A doit être abaissé, mais surtout les aéronefs type hélicoptères les plus bruyants doivent être classés E ou F. Il est crucial de rendre ce dispositif obligatoire comme le CT auto et de restreindre les temps d'utilisation des engins ne respectant pas le niveau équivalent à celui d'un avion électrique.

FIN