



Halte aux bruits qui courent!

Le guide... qui dit tout ce que l'on n'entend pas sur le bruit des avions.

ILLUSTRATIONS JÉRÔME SIÉ



SOMMAIRE

1 LES A VIONS NE SONT PAS LES SEULS À FAIRE DU BRUIT	P.4
2 PEU DE PERSONNES SONT CONCERNÉES	P.[
3 LE BRUIT EST UN PROBLÈME DE CONFORT	P.6
4 LES RIVERAINS NE SONT PAS SI GÊNÉS	P8
5 LE BRUIT, IL Y EN A TOUJOURS EU	pc I
6 LES RIVERAINS SONT VENUS SE METTRE DESSOUS	P.1
7 LA RÉGLEMENTATION PROTÈGE LES RIVERAINS	P.1
8 LE DOUBLE VITRAGE PHONIQUE, C'EST LA SOLUTION	P.1
9 LE TRANSPORT AÉRIEN EST CRÉATEUR D'EMPLOIS	P.1
10 LE TRANSPORT AÉRIEN POLLUE PEU	P.1
11 LE TRAFIC AÉRIEN VA RÉDUIRE NATURELLEMENT	P.1
12 AVIATION LÉGÈRE : PEU D'ACTIVITÉ ET PEU DE BRUIT	P1
13 LES HÉLICOPTÈRES, CE N'EST QUE POUR LE SAMU ET LA	P.1
GENDARMERIE	

ÉDITO

- > FACE À LA DÉGRADATION CONSTANTE DE NOTRE SANTÉ,
- > FACE À LA TOUTE PUISSANCE DU MONDE AÉRONAUTIQUE,
- > FACE À LA FAIBLESSE DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Nous, riverains d'aéroports et populations survolées,

souhaitons balayer les idées reçues utilisées comme alibis par certains médias et politiques, bien entretenues par le milieu de l'aéronautique. Prises comme des vérités intangibles, ces affirmations sont systématiquement utilisées par le lobby aérien pour enlever tout crédit à la lutte contre les nui-

sances sonores et atmosphériques.

Les progrès acoustiques réalisés ne compensent pas les effets de la croissance ré-

gulière du trafic mondial : le bruit continue d'augmenter. Et ce, alors qu'on assiste à un durcissement des normes et des seuils pour le bruit environnemental hors aviation.

On fait souvent aux riverains le procès de souhaiter la mort du transport aérien et de la construction aéronautique. Mais c'est l'absence de politique environnementale des aéroports français qui condamne l'aéronautique et le transport aérien.

Pourtant une cohabitation serait possible entre les avions et celles et ceux qui habitent sous les couloirs aériens. Des décisions fermes doivent être prises aujourd'hui pour dessiner le paysage sonore de demain.

Un transport aérien durable doit

se construire autour d'une véritable prise de conscience des effets des nuisances et de mesures de limitation, en particulier la nuit.

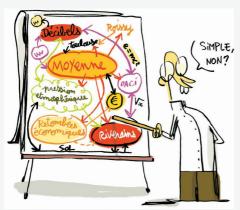
50 ANS DE PROGRÈS CHNIQUES, ET POURTANT BRUIT ET POLLUTION AUGMENTENT AUTOUR DES AÉROPORTS

> Des politiques d'aménagement du territoire et de contrôle des trajectoires doivent être mises en place pour réduire le nombre de personnes exposées et préserver leur santé.

CHANTAL BEER-DEMANDER,

Présidente de l'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA)

1 • LES AVIONS NE SONT PAS LES SEULS À FAIRE DU BRUIT



VRAI

Il y a aussi le train, les voitures et les mobylettes, les tondeuses, etc.

MAIS

... leur utilisation est soumise à une réglementation infiniment plus contraignante.

Leur bruit également :

- les cyclomoteurs produisent un bruit équivalent à 71 décibels* (dB) à 7,5 m du véhicule (à plus de 50 m d'une mobylette, on est peu gêné).
- une tondeuse génère 85 dB(A) à 1 m environ, ce qui importune le voisin, mais à des niveaux très inférieurs à ceux produits par les avions ; sauf pour l'utilisateur, le bruit n'atteint jamais le seuil de compréhension de la parole.

« IMAGINEZ UNE TONDEUSE À GAZON À 2 MÈTRES DE VOTRE OREILLE PENDANT 1 MINUTE, 700 FOTS/JOUR 150 FOTS /NUTT 1 »

Aucune valeur ne limite le bruit des avions alors qu'ils produisent un bruit de 75 dB jusqu'à 10 km dans l'axe des pistes et sur une largeur de 3 km et 100 dB(A) à 100 m de l'atterrissage ou du décollage. Les avions survolent des dizaines de milliers de personnes à plusieurs centaines de mètres : pourtant ils nous empêchent de communiquer et ceci jusqu'à 700 fois par jour (aéroport Roissy Charles-de-Gaulle). Imaginez le bruit d'une tondeuse à gazon à 2 m de votre oreille pendant 1 min, 700 fois par jour, 150 fois par nuit!

Si à volume égal, les avions font moins de bruit qu'avant, leur nombre a explosé. Et, de plus en plus gros, ils émettent plus de bruit et de pollution chimique. Pour masquer cette réalité, les constructeurs communiquent d'ailleurs sur un « bruit moyen par passager ».

D'après la Commission européenne, à niveau sonore équivalent, la gêne provoquée par les avions est plus élevée que celle de la route et du train.

^{*} unité de mesure de l'intensité du bruit

2 • PEU DE PERSONNES SONT CONCERNÉES



6,5 MILLIONS DE
PERSONNES SURVOLÉES
À MOINS DE 2000 MÈTRES
520 000 PERSONNES
SOUMISES AU LDEN 55*

SUR LES 9 PREMIERS AÉROPORTS FRANÇAIS (200 PLATES-FORMES AU TOTAL)

* indice de forte gêne (ACNUSA -2012)

FAUX

Des millions de gens voient leur vie quotidienne gâchée par le bruit des avions, jour et nuit, et respirent un air vicié par la combustion du kérosène. Et la pollution par oxydes d'azote et particules fines ne connaît pas de frontières.

L'expansion sans limite des aéroports à proximité ou à l'intérieur du tissu urbain de nos mégalopoles, touche un nombre croissant d'hommes, de femmes et d'enfants. Souvent issus des quartiers les plus populaires (les plus survolés), beaucoup d'entre eux ne partent pourtant jamais.

De la même manière que les retombées économiques du transport aérien sont chiffrées, le coût sociétal des dommages causés doit l'être également en toute impartialité.

PARADOXF

Le nombre de personnes qui aspirent à se déplacer en avion, pour leurs loisirs ou leur travail, explose dans le monde. Puissant, florissant, arrogant, le lobby aérien est peu disposé à freiner ses ambitions de croissance sans contrainte au nom de la liberté de voyager. Le sacrifice d'une partie de la population semble acceptable pour l'immense majorité des voyageurs. Or, chaque passager est à la fois bénéficiaire et victime de la nuisance et du dommage sur l'environnement. Habitant souvent une zone urbaine survolée surpeuplée, bruyante et polluée, il devient lui-même acteur de sa propre nuisance.

3 • LE BRUIT EST UN PROBLÈME DE CONFORT

FAUX

La mesure en décibel (dB) de l'intensité du bruit, n'exprime qu'une partie de la gêne. Il faut aussi tenir compte de la récurrence des évènements sonores, de leur nature, de l'émergence par rapport au bruit de fond, de leur composition spectrale (fréquences plus ou moins gênantes), etc.

Le niveau sonore mesuré au sol et sa répétition dans les zones soumises aux nuisances, dépasse toutes les valeurs de référence décrétées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) ou le Conseil supérieur d'Hygiène publique de France. Les gains acoustiques actuels en constante diminution ne compensent pas l'augmentation considérable du trafic aérien, présente et à venir.

Les effets néfastes sur la santé des populations surexposées en continu ont été parfaitement démontrés,





"L'EXPOSITION AU
BRUIT DES AVIONS
PRODUIT DES EFFETS
STATISTIQUEMENT
SIGNIFICATIFS SUR LA
MORTALITÉ PAR MALADIES
CARDIOVASCULAIRES,
CARDIOPATHIE
ISCHÉMIQUE ET
INFARCTUS DU
MYNCARDF"

notamment à l'étranger. L'étude épidémiologique « Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé » (Debats) impulsée en 2012 par la Direction générale de la Santé et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, a été confiée à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar à Lyon) autour des aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle, Toulouse Blagnac et Lyon Saint-Exupéry. En décembre 2016, l'étude « Debats » affirmait déjà que « l'exposition au bruit des avions produit des effets statistiquement significatifs sur la mortalité par maladies cardio-vasculaires, cardiopathie ischémique et infarctus du myocarde».

Les résultats définitifs de cette étude, portent également sur d'autres effets du bruit aérien sur la santé et sont attendus pour 2020. Parmi ces effets, on peut citer les troubles du sommeil, les troubles cardio-vasculaires, les risques d'AVC, les impacts sur le système nerveux, les troubles de l'apprentissage, etc.

Par ailleurs, l'abandon de tous les transferts d'aéroports (3e aéroport parisien, 2e aéroport toulousain, remplacement d'Orly par « l'aéroport du futur », Notre-Dame-des-Landes), montre qu'il y a urgence à freiner la dégradation de l'état de santé des populations survolées aujourd'hui, qui le seront plus encore demain.

4 • LES RIVERAINS NE SONT PAS SI GÊNÉS

FAUX I

Avec ses pics sonores répétitifs et importants en intensité, le bruit des avions, est extrêmement perturbant et difficile à occulter.

Il amène les habitants survolés à adapter plus ou moins consciemment leur comportement à la nuisance subie : délaissement des espaces extérieurs, utilisation de bouchons d'oreille ou de somnifères

Pour certains, c'est même le déménagement qui s'impose ... à condition d'en avoir la possibilité en termes de budget et d'emploi!

La gêne consciente a ses effets, mais même pour les personnes qui déclarent s'être habituées ou ne pas être perturbées, l'organisme, lui, ne s'habitue pas au bruit. Les effets néfastes sur la santé et la qualité de vie sont bien présents : stress, perturbation du sommeil, fatigue chronique, déficit du système auditif, baisse des performances intellectuelles, retard dans les apprentissages, maladies cardiovasculaires. Avec, à la clé, un coût social et des conséquences désormais bien démontrées



Quant à la pollution aux abords des plates-formes aéroportuaires et sous les trajectoires, les riverains, aujourd'hui bien sensibilisés aux émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, ne manquent pas de faire le rapprochement entre la proximité de l'aéroport et certaines manifestations sur leur santé: bronchiolites chez les enfants, asthme, infection des voies respiratoires, manifestations allergiques ophtalmiques, etc.

5 • LE BRUIT, IL Y EN A TOUJOURS EU

FAUX!

Aux origines de l'aviation commerciale, les avions, peu nombreux, fascinaient par l'exploit technologique qui permettait de relier en quelques heures des destinations lointaines.

Progressivement, les personnes survolées ont commencé à se plaindre des nuisances sonores. Dès 1968, les riverains se sont réunis en associations pour constituer l'Union européenne contre les nuisances aériennes (UECNA). Peu après est née l'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA). On soupçonnait déjà un impact sanitaire que les études épidémiologiques ne démontreront que plus tard.

Aujourd'hui, les personnes les plus proches des aéroports ont souvent renoncé à se plaindre... À quoi bon prêcher dans le désert ? Mais avec la hausse du trafic, de nouvelles populations ont été impactées et ce sont elles les plus actives aujourd'hui.

PRÈS DE 50 % DU BRUIT RÉALISÉ PAR UN AVION À L'APPROCHE VIENT DE L'ÉCOULEMENT DE L'AIR AUTOUR DE SA CARLINGUE



En dépit des progrès de réduction du bruit, les avions restent extrêmement bruyants. Dans les documents publics, les aires de bruit aérien sont définies par des moyennes annuelles. Une moyenne de 65 dB cache en réalité de nombreuses pointes à 80 dB (ou plus). Aujourd'hui, l'industrie reconnaît que les progrès ont atteint leurs limites et qu'il n'y aura pas d'amélioration significative dans les 30 prochaines années.

DU CONCORDE PLEIN LES TYMPANS

Le Concorde (1969) émettait plus de 115 dB, un seuil de souffrance intolérable, encore infligé aujourd'hui quotidiennement autour des aéroports militaires. Les riverains craignent le retour des supersoniques dont les standards sont en cours d'élaboration à l'OACI.

6 • LES RIVERAINS SONT VENUS SE METTRE DESSOUS



50% DU TRAFIC AÉRIEN SE SITUE EN ILE-DE-FRANCE, LE RESTE DANS LES AUTRES RÉGIONS.

FAUX

De nombreux aéroports ont été construits en ville ou à proximité d'une zone urbaine. Le Corbusier, l'architecte des villes nouvelles, avait même proposé en son temps un projet de construction d'un aéroport en plein centre de Paris.

Lorsque la plupart des aéroports ont été construits, trop proches des villes avoisinantes, cellesci n'étaient pas aussi peuplées qu'aujourd'hui.

Les familles se sont trouvées soumises à des nuisances du fait

de l'extension d'un aéroport, de la construction d'une nouvelle piste sur un aéroport existant ou du développement d'un aéroport dormant.

Les nuisances, quasi inexistantes ou modérées, sont devenues insupportables en raison du déplacement de trajectoires des avions ou du fait de l'augmentation du trafic.

N'ayant pas le choix, les familles modestes se sont installées dans des logements sociaux situés dans des zones déjà très bruyantes, d'où elles ne peuvent pas toujours s'échapper ;

Les Plans d'exposition au bruit (PEB- lire ci-dessous) n'ont pas rempli leur rôle. Des constructions y ont été autorisées malgré les restrictions. En 2017, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) déclare qu'en 13 ans l'augmentation des logements construits dans les zones de PEB et PGS a atteint des sommets, à Toulouse.

«ENTRE 1999 ET 2012, L'AUGMENTATION DE LA POPULATION DANS LE PLAN DE GÊNE SONORE (PGS) DE TOULOUSE-BLAGNAC A ATTEINT 21,6 % VERSUS 10 % FN FRANCE »*

UNE PROPOSITION DE BON SENS

La création d'un Observatoire indépendant des permis de construire.

LE PEB ET LE PGS QUÉZAKO ?

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) : document d'urbanisme qui définit les zones de bruit autour d'un aéroport : A, B et C (pour les petits aérodromes) et une quatrième zone (D) pour les aéroports de plus de 20 000 mouvements (Orly exempté de zone D). Les zones A et B sont inconstructibles. En zone C, la constructibilité devrait être très limitée ; en zone D, la seule obligation est de construire phonique.

Plan de Gêne Sonore (PGS) : plan qui délimite trois zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Cette aide est cependant plafonnée ce qui implique un reste à charge pour l'ayant droit.

Élaborés par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), les PEB et PGS doivent prendre en compte l'évolution du trafic, des trajectoires de décollage et d'atterrissage ainsi que du bruit théorique des avions empruntant l'aéroport. Mais on est gêné bien au-delà des limites des trois zones du PEB.

7 • LA RÉGLEMENTATION PROTÈGE LES RIVERAINS

FAUX !

En France, les aéroports ne sont pas responsables du bruit des aéronefs au décollage et à l'atterrissage : il n'y a pas de responsable ni d'interlocuteur pour les riverains. Mais une multitude d'acteurs sont intéressés au développement du trafic : constructeurs, compagnies, gestionnaires, État, collectivités, pilotes et syndicats à des degrés divers.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), définit à l'échelle du globe les règles communes en matière de droits de trafic, de sécurité et d'exploitation commerciale des appareils du transport aérien civil.

Mais l'OACI est juge et partie : elle est encadrée par les deux principaux acteurs de la construction aéronautique (Boeing et Airbus) qui élaborent la réglementation en fonction de leurs avancées techniques et de leur niveau de savoir-faire.

Ainsi, la classification des avions ne s'appuie pas sur le bruit réel émis mais sur une équation entre le bruit émis, le nombre de moteurs et la masse de l'avion.

L'AUGMENTATION DU NOMBRE D'INFRACTIONS ET SURTOUT DU NOMBRE IMPORTANT DE COMPAGNIES AÉRIENNES MULTI-RÉCIDIVISTES MONTRE QUE LES SANCTIONS SONT PEU DISSUASIVES.



Un bruit gênant, constaté en décibels, sera toléré, voire minoré, par cette classification dans la mesure où il sera produit par un avion de grande taille.

VRAI!

En Allemagne, Suisse, Autriche, les aéroports sont responsables du bruit des avions qu'ils accueillent. Ils doivent donc limiter l'urbanisme dans leur voisinage par l'achat de terrains, insonoriser à leurs frais les habitations concernées par le bruit, répondre à toute mise en cause dans le cadre d'atteintes à la santé et de dépréciation des biens.

Toute expansion donne lieu à des contreparties pour les riverains dans le cadre de négociations.

Francfort a fermé son aéroport entre 23 h et 5 h depuis 2011.

En France, des couvre-feux la nuit existent à Orly, Beauvais, Strasbourg mais des dérogations sont admises.

L'État a par ailleurs pris des arrêtés imposant des restrictions ou des déviations de trajectoires.

La loi prévoit bien une amende maximum de 40 000 euros mais elle est rarement appliquée. Des motifs d'exonération sont fréquents pour faillite de la compagnie, conditions météorologiques ou de sécurité, vice de procédure, etc.

L'augmentation du nombre d'infractions et surtout du nombre important de compagnies multi-récidivistes montrent que les sanctions sont peu dissuasives.



« FRANCFORT A FERMÉ SON AÉROPORT ENTRE 23 H ET 5 H DEPUIS 2011. »

8 - LE DOUBLE VITRAGE PHONIQUE, C'EST LA SOLUTION

PAS VRATMENT

Certes un bon double vitrage permet d'atténuer le bruit à l'intérieur des habitations... À condition d'isoler également portes, fenêtres, ventilations, murs et parfois le toit.

Mais les personnes subissant une moyenne de bruit supérieure au Lden 55 n'ont droit à l'aide à l'insonorisation que si leur logement a été construit hors Plan d'exposition au bruit (PEB). Malheureusement, de nombreuses maisons ont été construites sans isolation acoustique dans la zone du PEB. Depuis, les nuisances ont augmenté de façon considérable.

Outre le fait que les riverains peuvent attendre la réalisation de leurs travaux 2, 3, 4, parfois 10 ans, du fait de l'insuffisance du fonds d'aide



à l'insonorisation, le reste à charge - 20 % d'un forfait qui lui-même peut se révéler inférieur au budget nécessaire - décourage les plus modestes.

Les riverains sont donc condamnés à vivre cloîtrés à l'intérieur de leur maison : impossible d'ouvrir les fenêtres quand il fait chaud, de profiter du balcon, de la terrasse ou du jardin.

À moins d'installer une bulle phonique recouvrant les villes sinistrées, le seul vrai remède au bruit lié au transport aérien, c'est sa diminution... comme le prévoyait la directive européenne 2002/49/ CE pour la prévention du bruit dans l'environnement.

PLAN DE GÊNE SONORE (PGS)

Outil législatif qui détermine par un calcul théorique les zones les plus touchées par le bruit des avions et donne droit à une aide à l'insonorisation.

Quelques dizaines de centimes d'euros en moyenne sont prélevés sur chaque billet d'avion pour permettre d'aider à insonoriser les logements répertoriés dans le PGS. Pour que cette taxe couvre les besoins, il faudrait en fait collecter 2 €/passager. Les dossiers en attente s'accumulent.

9 • LE TRANSPORT AÉRIEN EST CRÉATEUR D'EMPLOIS



UN RAPPORT DU
CIRED PRÉCISE
QUE L'AÉRIEN CRÉE
DEUX FOIS MOINS
D'EMPLOIS PAR
EURO DÉPENSÉ QUE
LA TRANSITION
ÉNERGÉTTOUE

VRAT MATS

...pas dans les proportions annoncées.

Dans un rapport réalisé pour l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, par le cabinet de conseil en stratégie BIPE, le groupe AdP annonce 1400 emplois crées par million de passagers ; des chiffres dénoncés par de nombreuses associations comme étant manipulés.

Dans un rapport réalisé par le même BIPE pour l'aéroport de Beauvais, les low-cost ont un ratio emploi quatre fois plus faible que les compagnies traditionnelles (236 emplois par million de passagers).

Un rapport du Centre international de recherche sur l'Environnement et le Développement (Cired) précise que le transport aérien crée deux fois moins d'emplois par euro dépensé, que la transition énergétique.

Des chiffres à mettre en perspective avec la baisse des emplois chez Air France, la suppression de 12% des emplois à Orly en 20 ans par Aéroports de Paris (L'emploi à l'aéroport d'Orly : recensement 2013) et la dégradation manifeste de la qualité de l'emploi dans le secteur.

10 • LE TRANSPORT AÉRIEN POLLUE PEU



FAUX

Les avions fonctionnent au kérosène, un gazole aggravé.

Kérosène et gazole sont responmêmes sables des émissions extrêmement dangereuses pour la santé : oxydes d'azote (NOx) et particules ultra fines (PM < $2,5 \mu m$). Bien que le scandale "Volkswagen" ait montré la manipulation des chiffres par les constructeurs, des solutions techniques permettent néanmoins de réduire fortement les émissions de NOx des automobiles. Aucune n'existe pour les avions commerciaux.

En 2006, un A320 dans son cycle normalisé LTO, (atterrissage, roulage, décollage jusqu'à 915 m d'altitude) émettait autant d'oxydes d'azote que 17 camions gros-porteurs parcourant 100 km. En 2018, tous les camions ayant été équipés de système catalytique (SCR), c'est désormais l'équivalent de 100 camions!

Quant au réchauffement climatique, la contribution du transport aérien représente 4,9 % des émissions mondiales totales (GIEC 1999 et 2009). Là encore le lobby a fait évacuer le sujet lors du sommet de la COP 21 sur le climat et répète en boucle que le transport aérien ne représente que 2 % du seul CO₂, en oubliant les autres gaz à effet de serre et les traînées de condensation.

LA CROISSANCE DU TRANSPORT
AÉRIEN EST TELLE QUE
LES EXPERTS PRÉVOIENT
UN TRIPLEMENT DE LA
CONSOMMATION DE CARBURANT
AU NIVEAU MONDIAL ET DONC
DES ÉMISSIONS D'ICI À 2050
PAR RAPPORT À 2006.

Donnant enfin raison à l'UFCNA, en mai 2018, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) a proposé d'évaluer désormais les émissions chimiques en valeur absolue (tout ce que recrachent les avions) et non plus en intensité (volume de polluants par unité de trafic, c'est-à-dire le nombre de personnes transportées, plus fret et poste) afin d'en finir avec des modèles mathématiques propres à minimiser ces émissions. Le rapport

propose de réduire les émissions en valeur absolue pour l'ensemble des vols et des phases de vol dans chaque aéroport. Il conclut enfin qu'il faut envisager d'ouvrir le débat sur la maîtrise du développement du trafic aérien...

11 • LE TRAFIC AÉRIEN VA RÉDUIRE NATURELLEMENT



Les pétroliers trouvent sans cesse de nouvelle énergies fossiles à brûler.

Tout est fait pour la croissance du trafic aérien au prétexte que vitalité économique, emploi et croissance du trafic seraient associés : aide à l'installation de nouvelles compagnies, détaxation des nouvelles lignes, subventions des collectivités, non-taxation du kérosène.

Il est de bon ton de voir dans les Lignes à grande vitesse (LGV) la solution au problème des nuisances des aéroports. Or le TGV fonctionne avec l'énergie du nucléaire et la construction des LGV détruit la biodiversité, désertifie les territoires traversés au profit de métropoles tentaculaires. On constate par ailleurs une forte croissance du trafic aérien dans les villes desservies par le TGV : les deux se complètent pour doper la mobilité.

Chacun affirme vouloir préserver l'avenir de l'humanité sur la planète tout en refusant la moindre limitation de ses propres déplacements. Comme d'autres victimes de la surexploitation des ressources planétaires, les riverains - ces empêcheurs de voler en rond - sont priés de s'enfermer et de se taire face à la dégradation de leur santé.

12 • AVIATION LÉGÈRE : C'EST PEU D'ACTIVITÉ FT PFU DF BRUTT

VRAT

à une certaine distance, s'ils sont équipés de réducteurs de bruit.

FAUX

Les nuisances sonores sont concentrées sur des circuits ("tours de piste") au-dessus des riverains. Cinq appareils sur un tour de piste, c'est un avion toutes les 2 min émettant de 65 à 70 dB... quand les trajectoires sont respectées!

LES SOLUTIONS

- Équiper les appareils de réducteurs de bruit (silencieux d'échappement, hélices multipales profilées, etc.)
- Faire respecter les circuits : indiquer les zones à ne pas survoler sur carte SIA, aider au pilotage par GPS, équiper les appareils d'un système de repérage pour rappeler à l'ordre les pilotes ;
- Utiliser la Classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (Calipso) pour réduire les nuisances (disposer d'informations sur le bruit des

PLUS DE 330 AÉRODROMES PUBLICS CONCERNÉS EN FRANCE POUR 7 000 APPARETIS

> AÉRODROME DE TOUSSUS-LE-NOBLE : 105.000 MOUVEMENTS/AN

avions et aider au choix des dispositifs atténuateurs de bruit, négocier des autorisations de vols durant les périodes sensibles).

Mais Calipso a ses limites car le classement de l'avion est laissé au libre choix du propriétaire. En bref, non obligatoire dans son principe, aléatoire dans son application, le dispositif reste encore peu en phase avec la réalité des nuisances...

13 • LES HÉLICOPTÈRES, CE N'EST QUE POUR LE SAMU FT LA GENDARMERTE

FAUX

Un tiers seulement des hélistations et hélisurfaces est consacré à cette mission d'intérêt général que personne ne remet en cause. EN FRANCE,IL EXISTE PLUS DE 200 HÉLISURFACES PRIVÉES ET 201 HÉLISTATIONS DONT 29% D'HÉLISTATIONS TOURISTIQUES,

1 SURVOL TOUTES LES 7 MINUTES DANS CERTAINS ENDROITS DU TERRITOIRE NATIONAL, DE 65 À 90 DÉCIBELS.

15.000 MOUVEMENTS PAR AN DANS LA RÉGION PACA POUR TRANSPORTER DES TOURISTES ET PRESQUE AUTANT DANS LE RESTE DF L'HEXAGONF



L'impact sur la tranquillité et la santé des riverains est considérable et la DGAC et le Ministère des Transports abandonnent les riverains à leur sort.

LES SOLUTIONS

- La révision de l'arrêté ministériel de 1995 et du décret ministériel de 2010, devenus incompatibles avec l'évolution du trafic.
- La création d'hélistations en mer et hors zone d'agglomération.
- Le respect par le Samu et la gendarmerie des procédures de moindre bruit pour épargner les populations survolées.



SOURCES:

OMS, CIDB, ACNUSA, ADVOCNAR, UECNA, DRAPO, BIPE, ADEME, CSHPF, BRUITPARIF, IFSTTAR.

SUR LE WEB

UNION NATIONALE : WWW.UFCNA.EU UNION EUROPÉENNE : WWW.UECNA.EU

VILLE ET AÉROPORT : WWW.VILLEAEROPORT.FR

ÉDITÉ EN 10..000 EXEMPLAIRES PAR

L'UNION FRANÇAISE CONTRE LES NUISANCES DES AÉRONEFS (UFCNA) AVEC L'AIDE DE VILLE ET AÉROPORT OCTOBRE 2018



