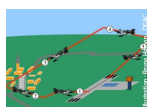


L'arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore est paru au Journal Officiel. Ce texte pose le cadre d'un dispositif de mesure, en conditions réelles de vol, de l'empreinte sonore des appareils amenés à fréquenter les aérodromes d'aviation légère. La DGAC prend en charge, pour les trois ans à venir, la réalisation des mesures acoustiques.



L'arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore est paru au Journal Officiel. Ce texte pose le cadre d'un dispositif de mesure, en conditions réelles de vol, de l'empreinte sonore des appareils amenés à fréquenter les aérodromes d'aviation légère. La DGAC prend en charge, pour les trois ans à venir, la réalisation des mesures acoustiques.

Sur les quelque 500 aérodromes publics que compte l'Hexagone, 129, soit plus du quart, font l'objet de plaintes pour nuisances sonores (chiffres émanant de la DGAC et portant sur l'année 2004). Principale cause de mécontentement des riverains, le tour de piste, procédure fondamentale dans la formation des pilotes, qui consiste à enchaîner cinq phases – montée initiale, vent traversier, vent arrière, étape de base et descente finale. Selon des chiffres présentés par la DGAC dans un [colloque organisé jeudi 20 juin par le CIDB, en partenariat avec la DGAC, l'ACNUSA et l'association Ville & Aéroports](#), le tour de piste représenterait 42% des plaintes. Suite à des travaux du Conseil national du bruit, le sénateur Claude Belot, dans un rapport remis au premier ministre en 2004, avait émis une recommandation consistant à classer les avions légers en fonction du bruit qu'ils produisent en situation réelle de vol. Elevée par la suite au rang d'action du Grenelle II de l'environnement, cette recommandation s'est concrétisée sous la forme d'une méthode de Classification des Avions Légers selon leur Indice de Performance SONore, dispositif résumé sous l'acronyme "CALIPSO". Depuis le 1er juillet 2013, avec la publication de l'arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore, le dispositif CALIPSO devient opérationnel, offrant ainsi aux aéroclubs un outil complémentaire de gestion du bruit aux abords des aérodromes d'aviation légère.

L'objectif de CALIPSO est de révéler le bruit que produit chaque type d'avion à l'occasion du tour de piste, à travers la détermination d'un "indice de performance acoustique". La méthode compte trois étapes :

- révéler le bruit que fait l'avion durant le vol (niveau maximum de bruit produit par l'avion, à différentes vitesses, pour des survols à 800 pieds)
- confronter ce bruit à celui d'une conversation afin de donner un caractère tangible au bruit que produit l'appareil
- classer les avions selon le niveau de bruit qu'ils produisent, par rapport au niveau d'une conversation.

Quatre classes d'indice de performance sont considérées (plus la valeur de l'indice de performance sonore est élevée, plus l'avion est silencieux) :

- classe D pour les appareils qui présentent un indice de performance inférieur à 0, c'est-à-dire dont le niveau de bruit est en moyenne supérieur à celui de la conversation
- classe C pour les appareils présentant un indice de performance entre 0 et 30
- classe B pour les appareils avec un indice de performance entre 30 et 60
- classe A pour les appareils qui présentent un indice de performance supérieur à 60.

Pour les trois ans à venir, c'est la DGAC qui prend en charge la réalisation des mesures, gratuitement. Deux sites de mesurage sont prévus : Montargis (Loiret) et Castelsarrasin-Moissac (Tarn-et-Garonne).

Par ailleurs, un [site web dédié](#) dresse la liste de l'ensemble des appareils ayant été classifiés selon l'indice CALIPSO, répertoriés par leur immatriculation. Deux utilités à ce site : permettre à tous, pilotes et riverains, de connaître la classification sonore des avions, mettant ainsi les aéroclubs en capacité de préparer des concertations ; donner la possibilité aux propriétaires d'appareils d'effectuer une demande de classification, qui sera instruite par la DGAC.

Le protocole de mesurage est détaillé en annexe de l'arrêté, annexe qui sera publiée, dans les prochains jours, au Bulletin officiel n° 11 du ministère du Développement durable (www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/).

Pour finir, il n'est pas inutile de rappeler qu'un mécanisme de subvention a été mis en place par la Mission aviation légère, générale et hélicoptères (MALGH) placée auprès du directeur général de l'Aviation civile, afin d'encourager les aéroclubs à équiper leurs avions de silencieux.

[Arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore](#) (site de Legifrance)