



## REGLEMENTATION

### Parution du décret hélicoptères

*Est paru au journal officiel un décret visant à limiter les nuisances résultant du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population.*

Ce décret vient en application de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, dite « loi bruit ». Dans son article 7 (maintenant codifié à l'article L571-7 du code de l'environnement), celle loi introduit le principe de la limitation des nuisances résultant du trafic

du 20 octobre 2010, c'est maintenant chose faite.

Les zones à forte densité de population, tout d'abord : il s'agit des agglomérations (au sens de communes) d'une « largeur moyenne de plus de 3 600 mètres figurant sur la carte aéronautique au 1/500 000

phases d'approche, d'atterrissage et de décollage.

Le texte introduit par ailleurs la possibilité, pour le ministre chargé de l'aviation civile, de limiter le trafic d'hélicoptères au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ou au-dessus de ces zones. Peuvent ainsi être fixés : le nombre maximal de mouvements par plage horaire, jour, mois, saison et année ; les plages horaires et hebdomadaires pour lesquelles les hélicoptères les plus bruyants et les essais moteur seraient interdits. L'exploitant d'un aérodrome situé dans une telle zone a par ailleurs l'obligation de tenir un registre des mouvements d'hélicoptères.



d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population (ZFDP). En substance, dans de telles zones, la loi bruit interdit d'effectuer des vols d'entraînement et des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. Restaient à définir les modalités d'application de ces dispositions, notamment : préciser la notion de zones à forte densité de population, expliciter les limitations de trafic que peut fixer le ministre chargé de l'aviation civile. Avec ce décret

de l'Organisation de l'aviation civile internationale, publiée par l'Institut géographique national, ainsi que l'ensemble des points du territoire situés à moins d'un demi-mille nautique (926 mètres) de ces agglomérations, cette dernière extension étant réduite à 463 mètres côté mer pour les agglomérations littorales ».

Le décret prévoit que, dans ces zones, des procédures de conduite à moindre bruit soient respectées pour les

Le décret permet également de fixer les mêmes encadrements dans des zones qui, sans constituer des ZFDP, peuvent justifier une limitation du trafic hélicoptères en vue d'en réduire les nuisances. Il s'agit des agglomérations (au sens des communes) « de largeur moyenne comprise entre 1 200 mètres et 3 600 mètres, qui figurent sur la carte aéronautique OACI au 1/500 000, publiée par l'Institut géographique national, ainsi que des aérodromes situés à moins d'un demi-mille nautique



## Transports [Avions]

(926 mètres) ou 463 mètres côté mer pour les agglomérations littorales ». À noter que ces dernières dispositions ne résultent pas de l'article 571-7 du code de l'environnement – qui ne concerne que les ZFDP –, elles sont codifiées dans le code de l'aviation civile.

Pour les hélisturfaces, c'est au préfet qu'il revient d'assortir son autorisation spéciale de limitations concernant « le nombre des mouvements d'hélicoptères, les plages horaires d'utilisation, les manœuvres d'approche, de décollage et d'atterrissage, les caractéristiques acoustiques des appareils et les essais

moteurs ». Le décret ne permettant que d'identifier les zones où les interdictions sont applicables, il faudra attendre les arrêtés d'application pour que des restrictions puissent être fixées, sans doute zone par zone.

Les dispositions de ce décret ne s'appliquent pas aux aéronefs militaires, aux transports sanitaires, aux missions urgentes de protection civile et aux missions d'État.

Les manquements aux règles fixées par le ministre chargé de l'aviation civile en application de ce texte peuvent donner lieu au prononcé des sanctions administratives prévues à l'article

L. 227-4 du code de l'aviation civile (amendes administratives prononcées par l'Acnusa, qui ne peuvent excéder un montant de 1500 euros pour une personne physique et de 20 000 euros pour une personne morale). Pour les hélisturfaces, le non-respect des limitations fixées par le préfet est passible d'une amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

**Décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010 portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population – JO du 21 octobre 2010**

## TOULOUSE BLAGNAC: les avions devront se faire moins bruyants

La Commission consultative de l'environnement a voté, début novembre, la mise en place de mesures restrictives pour limiter les nuisances sonores générées la nuit par les avions atterrissant ou décollant de Blagnac.

Plusieurs communes et associations de riverains de l'aéroport demandaient pourtant un couvre-feu complet à partir de minuit.

Les compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Toulouse-Blagnac ont un an devant elles pour réduire le bruit de leurs vols de nuit.

Réunie à la préfecture de Toulouse le 4 novembre, la Commission consultative de l'environnement, composée de professionnels de l'aéronautique, de collectivités locales et d'associations, a décidé de supprimer les avions les plus bruyants

entre 22 heures et minuit, à partir d'octobre 2011.

Une vingtaine de vols, en moyenne, sont concernés entre 22 h 00 et 06 h 00, dont 7 après minuit répartis entre la Poste, le fret express et quelques charters. Dans un an, « les avions les plus bruyants », ceux des années 1980, seront interdits la nuit.

Entre 22 h 00 et minuit, l'amélioration du bruit perçu devra atteindre 8 décibels (- 8 EPNdB). Entre minuit et 06 h 00, elle devra dépasser 13 EPNdB. A partir du mois d'avril 2013, l'amélioration de la performance acoustique entre 22 h 00 et minuit devra atteindre 10 EPNdB. Les amendes pourront atteindre 24 000 euros par infraction.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est l'un des plus proches du centre-ville en France. Gênées par le bruit, les communes et associations de riverains avaient demandé un couvre-feu la nuit. Mais avec 19 voix pour, 11 contre et une abstention, la commission a préféré opter pour des mesures restrictives. La raison économique l'a donc emporté sur le bien-être des riverains de l'aéroport, les vols de nuit générant 700 à 800 emplois directs ou indirects, selon le représentant de la Préfecture de Toulouse.

