

Petits aérodromes, grands aéroports : les dernières orientations de la politique française en matière de prise en compte des nuisances sonores

Pascal Luciani, directeur adjoint du développement durable, Direction générale de l'aviation civile, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Le bruit est une des trois nuisances environnementales liées à l'aviation civile avec le CO₂ et les émissions de polluants, et c'est sans doute celle qui aujourd'hui est la première en termes de prise en compte dans les politiques publiques.

On dit que les avions sont les plus gros émetteurs de CO₂. Or le transport aérien ne représente que 2 à 3% des émissions mondiales et rapporté au kilomètre par passager transporté, il s'avère n'être pas plus consommateur de carburant que l'automobile. On estime en effet que, pour un vol bien organisé, un avion moderne consomme 4 litres de kérosène aux 100 km par passager, ce qui, en gros, correspond à la consommation d'une personne seule dans sa voiture sur son trajet domicile-travail. La différence réside dans le fait qu'on prend l'avion pour aller plus loin qu'avec sa voiture personnelle, espérons le pour beaucoup de travailleurs...

Les émissions de polluants sont également une préoccupation croissante pour la DGAC. Elles concernent plus particulièrement les salariés des grands aéroports, qui sont sur les pistes en permanence ainsi que les riverains immédiats, même si en termes de ratio d'émissions par m², les aéroports sont plutôt moins polluants que les infrastructures routières. On surveille aussi les émissions dans les agglomérations voisines et on se préoccupe de l'action des polluants sur les voyageurs sachant que pour ceux qui viennent en voiture il faudra faire la part des polluants liés à la circulation automobile.

Toutefois, le bruit est la vraie question!

C'est pourquoi, je vais vous présenter les 6 éléments fondamentaux de la politique de la DGAC en matière de bruit : d'abord, vous me permettrez une défense et une illustration de l'aviation civile. Je vous démontrerai ensuite que notre politique consiste à sortir de la logique du tout ou rien et je vous parlerai également de nos grandes orientations européennes et internationales. J'évoquerai les notions de prévisibilité et de stabilité dont on se rend compte de l'importance au travers des discussions avec les associations. Je vous parlerai de la manière de rétablir la confiance, et enfin je parlerai de la nouvelle orientation de liberté et de responsabilité, qui fait que nous essayons de trouver, en parfaite cohérence avec le Gouvernement, des solutions aux questions d'urbanisation autour des aéroports.

Défense et illustration de l'aviation civile

Le rôle fondamental de la DGAC est de faire en sorte que le trafic aérien puisse se développer afin de répondre à la demande publique.

On a parfois l'impression, dans certains discours, que les compagnies aériennes ne sont là que pour gagner de l'argent sur le dos de riverains excédés par le bruit et que la DGAC utilise uniquement l'argument des emplois créés et des retombées économiques directes pour répondre aux réclamations de ces riverains. Pourtant, au-delà de ça, il faut savoir que la plupart des habitants des grandes agglomérations sont impactés directement ou indirectement par la présence d'un aéroport à proximité.

Même si on ne prend pas soi-même régulièrement l'avion, de nombreux services sont offerts qui n'existeraient pas sans la présence de l'aérodrome. On parle ici d'activités liées au tourisme qui n'existeraient pas sans le transport aérien car l'aviation est absolument sans concurrence pour les liaisons de moyens et longs courriers, dès lors qu'il n'y a pas une ligne TGV à proximité offrant un service de qualité.

Si la DGAC a pour mission la défense du trafic aérien proche des villes, deux autres domaines pour lesquels nous avons des impératifs sont l'aviation d'affaires et l'aviation de loisirs. On remet souvent ces activités en cause à travers des critiques intrinsèques : l'aviation d'affaires est estimée comme une « aviation de privilégiés » et l'aviation légère serait une « aviation de loisirs dont on pourrait bien se passer ».

Or, pour la DGAC, ces aviatisons sont indispensables pour un certain nombre de services et de transports.

On a eu l'exemple d'une ville qui a voulu supprimer les vols d'affaires mais qui, après l'établissement d'une liste d'exclusions, s'est rendu compte qu'il était difficile de faire la différence entre les vols interdits et ceux qui étaient autorisés. De plus, il y a eu une prise de conscience de l'utilité de ce type d'aviation car les utilisateurs de ce mode de transport viennent toujours pour quelque chose d'important (signatures de contrats, dépenses d'argent...).

Pour ce qui est de l'aviation légère qui a vocation à être un loisir, elle ne mérite pas plus d'être interdite que certaines autres activités comme les boîtes de nuit ou les bars. Une personne travaillant dans l'urbanisme et le bruit m'a confié que la fermeture de ces établissements supprimerait l'attractivité des villes. On pourrait dire de même pour l'aviation de loisir. De plus, elle est précurseur de l'aviation commerciale car beaucoup de pilotes se sont formés par ce biais là...

Il y a donc dans notre politique, la défense de l'intérêt de l'aviation civile sous toutes ses formes face aux intérêts de quelques-uns.

Alors comment mettons nous en œuvre cette politique ?

Sortir de la logique du tout ou rien

Pour réduire le bruit autour des aéroports il y a beaucoup de propositions, comme celles d'imposer un couvre feu complet sur l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle ou récemment, de supprimer la moitié du trafic aérien sous prétexte que celle-ci est inutile. Mais si on y regarde de plus près, les activités liées à cette moitié ont toujours une utilité économique locale.

La question n'est pas de savoir si les compagnies pourraient s'adapter à des restrictions, mais si les territoires pourraient s'adapter à la disparition des compagnies aériennes. C'est pourquoi il est indispensable de sortir de la logique du tout ou rien, de trouver des solutions pour réduire les nuisances sonores sans avoir d'impact économique. Cela consiste à dialoguer avec les associations et à trouver des solutions qui en termes de rapport qualité/prix vont avoir le même effet. Les recherches pour améliorer les performances acoustiques des aéronefs et la restriction sélective des avions bruyants autour des aéroports sont des pistes pour lesquelles des avancées sont possibles.

C'est ce type de mesures qui a été mis en place sur Roissy et que nous généralisons progressivement avec les sociétés sur toutes les plateformes. Pour les trajectoires, toutes les adaptations possibles sont étudiables, mais ceci est limité par des nécessités de stabilité et de prévisibilité que j'aborderai plus tard. Toutefois, il existe aujourd'hui de nombreux outils permettant de faire des progrès en matière de trajectoires aériennes.

S'inscrire dans une stratégie internationale et européenne

En France, notre législation en matière de transport aérien dépend de l'Europe. Il y a aussi une réglementation internationale, si bien que rien ne peut se faire sans savoir ce qui se fait dans le Monde. Depuis le début, l'aviation civile a bien compris que les règles d'un pays ne pouvaient s'appliquer qu'en prenant en compte les règles des autres pays. Ainsi, notre stratégie repose sur la priorité donnée à la réduction du bruit par rapport aux autres contraintes. C'est ainsi que la suppression du Concorde a été en partie liée au bruit qu'il produisait.

L'Europe s'est battue pour que les normes de bruit des avions soient plus strictes mais il nous semble que pour les aéroports, il ne doit pas y avoir de règles uniformes à imposer, nous voulons opérer au cas par cas, aéroport par aéroport.

Les nécessités de stabilité et de prévisibilité des contextes en matière de bruit

L'élément déterminant est la connaissance que les gens vont avoir du bruit qu'ils vont supporter et dans quelles conditions. Dans le courrier que nous recevons, les plaintes les plus virulentes, lorsque les personnes découvrent l'ampleur du bruit des avions, commencent toujours par l'évocation de l'acquisition d'une habitation aux abords de l'aéroport.

De plus, des changements de trajectoire en région parisienne ont récemment été mis en place. Ces changements avaient été calculés pour que le nombre des personnes ayant moins de bruit soit nettement supérieur à celui des personnes nouvellement exposées au bruit. Moyennant quoi, il n'y a pas eu de manifestations de joie, et les personnes nouvellement survolées se plaignent beaucoup. C'est pourquoi, nous devons acquérir une certaine forme de stabilité et de prévisibilité, il faut apporter au territoire des réponses sur le bruit dans les années à venir et sur les trajectoires qui seront possibles. On se heurte aux limites de la technologie en matière de navigation aérienne, car il est difficile de faire passer des trajectoires ailleurs, les agglomérations étant déjà présentes. Sachant que les habitants survolés veulent être traités de la même manière que les villes soient grandes ou petites. D'autant plus, que pour les petites communes, les grandes villes ayant déjà du bruit peuvent aussi supporter celui des avions!

Rétablir la confiance dans les règles

Lorsque les règles sont établies, il faut qu'elles soient respectées. Il faut aussi que les riverains aient des moyens



de suivi de ces règles et qu'on puisse avoir plus de transparence. La navigation aérienne reste un domaine avec des responsabilités et des impératifs de sécurité qu'on ne remet pas en cause, mais il faut plus de transparence et de visibilité dans l'exécution des règles.

Urbanisation autour des aéroports

On est passé par deux extrêmes au fil du temps avec tout d'abord une urbanisation libre autour des aéroports, ceux-ci se construisant au milieu des villes puis, dans un second temps, des restrictions à l'urbanisation plus strictes. Certains élus affirmaient alors que la proximité d'un aéroport causait la mort des villes, l'objectif étant que toute construction nouvelle soit interdite dans ces communes. Ce modèle théorique se basait sur le fait qu'il serait plus agréable de ne pas avoir de bruit. En fait, il s'est confronté à la réalité de l'attractivité de ces territoires situés à proximité des aéroports qui sont à proximité de grandes villes, d'infrastructures de transports terrestres, qui ont des possibilités d'emplois et dont les populations sont très attachées à ces villes. Tout cela fait que ce modèle qui proposait une

réduction de population n'a pas fonctionné. Des demandes de maires pour continuer à développer leurs communes sont déposées et rien n'interdira à de nouvelles personnes d'y habiter et de demander des permis de construire dans ces zones. La DGAC qui était en faveur d'une interdiction totale est aujourd'hui en phase avec le Gouvernement dans la recherche de solutions qui garantissent une plus grande liberté et une plus grande responsabilité. Il faut garantir la pérennité de l'infrastructure, et résoudre des problèmes urbains bien réels en empêchant que la ville l'emporte sur l'aéroport, ce qui serait contraire à notre politique.

En conclusion, il ne faut pas oublier le dialogue et la cohérence pour aboutir à la conciliation des uns et des autres. Les avions et les villes ne sont pas incompatibles, il faut trouver des modes de réalisation clairs, avec transparence, pour que personne ne s'estime piégé. C'est aussi le cas pour les aérodromes d'aviation légère menacés par de nouvelles constructions, sentant que l'urbanisation va supprimer leur activité. Ces notions de concertation, de prévisibilité sont essentielles, et nous en avons bien conscience à la DGAC. Nous ne pouvons plus être réduits à poser de simples interdictions.

Regupol® | Regufoam®



on your wavelength

Isoler des vibrations

www.bsw-
technique-de-
vibrations.
fr

Le silence dans les bâtiments près des voies ferrées

Ces bâtiments situés à côté de la voie ferrée à Aix-les-Bains sont désolidarisés avec le produit **Regupol®**.

BSW vous propose des solutions économiques, fiables, simples et garanties. Depuis plus de 30 ans des bâtiments sont désolidarisés avec les matériaux élastiques **Regupol®** et **Regufoam®**.

Pour en savoir plus :
BSW GmbH
Michel Palusci
tél 06 22 65 74 32
m.palusci@regupol.fr
www.bsw-technique-de-vibrations.fr

Le Revard, Aix-les-Bains