

Le point du vue des associations, des usagers et des industriels Table ronde animée par Alice Debonnet-Lambert, directrice du CIDB

Avec Charles Hauton, vice président de la fédération française d'aéronautique, Jean-Pierre Pago, vice président de l'union française contre les nuisances sonores des aéronefs et Christiane Ferri, société Scai tech

Alice Debonnet-Lambert : Charles Hauton, comment recevez vous le nouveau dispositif CALIPSO ? Est-ce une avancée ou une contrainte ?

Charles Hauton : En préambule, je voudrais mettre l'accent sur le fait que ce dispositif, qui va être appliqué à partir du 1^{er} Juillet 2013, ne concerne que les avions légers dont le pas de l'hélice est fixe et que pour nous, fédérations, un avion léger pèse plutôt 2 tonnes, et non pas les quelque 8 600 kilos évoqués par M. Hamon (voir encadré page 9). On considère donc que ce projet est incomplet.

En France, les aérodromes classés pour l'aviation légère sont pour la plupart implantés depuis plus de 80 ans. Et comme l'urbanisation n'a pas été maîtrisée dans le périmètre de ces aérodromes, il n'est pas question de se baser là-dessus pour dire qu'on ne peut rien toucher. Actuellement, on trouve des habitations situées sous les trajectoires des «tours de piste». Nous sommes prêts à discuter avec les Directions de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) pour faire modifier les trajectoires dans la mesure du possible, même si on ne peut pas louvoyer entre les habitations.

Je m'adresse aux décideurs politiques. Si pris au piège d'une urbanisation non maîtrisée, des gens veulent absolument construire au voisinage d'un aérodrome, même s'ils savent qu'il peut y avoir des nuisances sonores et si vous décidez alors d'éloigner nos activités de quelques kilomètres, nous vous demandons de prendre l'engagement de nous trouver un nouveau terrain sachant que 850 mètres de piste en herbe nous suffisent pour créer un aérodrome ouvert.

Les constructeurs ont aussi fait de gros efforts pour réduire les nuisances sonores. La FFA appuie cette démarche en attribuant des aides pour tout équipement de silencieux d'échappement ou d'hélice. Ces démarches concernent surtout les avions légers de génération plus ancienne, parce que comme on l'a vu dans la présentation de Bruno Hamon, la plupart des avions récents ont un indice de performance convenable.

L'avenir pourrait être à l'avion électrique qui serait utilisé pour les tours de piste. Une autre solution serait de remplacer les hélices bipales par des hélices tripales. Malheureusement, à ce jour, il n'y a pas ou très peu d'hélices tripales certifiées. Il y aurait certainement un effort à faire pour que les coûts de certification deviennent supportables pour les industriels.

Je voudrais ajouter qu'un aérodrome est un véritable «poumon vert» dans un environnement où l'urbanisme est très présent. Il recèle une biodiversité qu'on ne retrouve pas dans les campagnes à culture intensive. Il faut savoir que sur nos petits aérodromes, en principe nous ne mettons pas d'engrais. D'ailleurs, Aéroports de Paris nous a informé qu'il est possible de mettre des ruches sur le terrain de Toussus le Noble (78) car il y a peu de pollution.

Enfin, dans les associations affiliées, nous formons entre 4 000 et 5 000 jeunes au BIA. C'est une véritable pépinière pour tous les métiers qui sont liés de près ou de loin à l'aéronautique. Ce qui n'est pas négligeable dans le contexte actuel.

Alice Debonnet-Lambert : M. Pago, vous qui représentez les riverains, quel est votre point de vue ?

Jean-Pierre Pago : Je voudrais d'abord remercier le CIDB et la DGAC d'avoir invité les riverains à une manifestation officielle ce qui est très rare. Je veux aussi remercier l'équipe de M. Hamon et M. Lepoutre qui ont fait un travail formidable pour sortir CALIPSO des limbes où il se trouvait depuis 2004.

Pour nous, que représente CALIPSO ?

Depuis longtemps dans les commissions consultatives des différents aérodromes d'aviation légère, nous sommes confrontés à une intransigeance assez excessive des usagers qui, sous prétexte d'exercer une activité de loisir et de liberté, ont du mal à respecter la liberté des riverains qui eux ont aussi des loisirs en fin de semaine.

Au même titre que l'aviation commerciale, l'aviation légère se devait d'avoir une réglementation environnementale. Je crois que CALIPSO est un bon début. M. Hauton parlait des riverains qui sont arrivés après les aéroports, mais tous les riverains ne sont pas arrivés après, et ceux-là regrettent quelques fois la tranquillité qu'ils ont pu avoir avant que les avions ne soient là.

Suite à l'enquête de la DGAC et au classement CALIPSO, il a été dit que ce sont les tours de piste qui génèrent le plus de plaintes. C'est vrai car les tours de piste sont les activités de l'aviation légère les plus importantes au nombre de mouvements. Mais il y a aussi la voltige, le vol à voile et le parachutisme. Si ces activités sont très nuisantes c'est parce qu'elles sont répétitives dans un temps court.



L'avion électrique E-Fan présenté par EADS au Salon du Bourget 2013. Source EADS

Pour les riverains, les activités de travail aérien, de voyage, même d'aviation d'affaires, ne sont généralement pas des sujets de plaintes. Il n'y a pas beaucoup de riverains qui se plaignent d'un avion qui part le matin et revient le soir, c'est un bruit qu'on supporte comme un bus ou une mobylette. On m'explique souvent lors des commissions consultatives que les avions font de moins en moins de bruit, M. Hauton disant qu'il faut continuer à équiper les avions en systèmes de réduction du bruit. C'est évident, il faut même accélérer ce processus ainsi que le renouvellement des parcs d'aviation par des avions de plus en plus silencieux. À l'heure actuelle, on équipe en moyenne une cinquantaine d'avions par an. Il y a à peu près 5 000 appareils à équiper, je vous laisse faire la division pour savoir dans combien de temps il n'y aura plus d'avions bruyants en aviation légère. Cela doit faire pas loin de 100 ans.

Alice Debonnet-Lambert : L'obstacle serait le coût ?

Jean-Pierre Pago : Pas seulement, il y a le coût, c'est vrai mais aussi le manque de connaissances des subventions dont peuvent disposer les usagers. Il faudrait diffuser cette information beaucoup plus.

Sur plusieurs plateformes d'aviation légère, des chartes ont été signées. Elles sont relativement bien respectées. Par exemple à Aix-en-Provence, la charte est très bien respectée, d'autant plus qu'il y a une relation vraiment privilégiée entre les usagers et les associations de riverains. Nous nous rencontrons assez souvent, de ce fait la charte est bien suivie.

Pour nous, CALIPSO est une avancée non négligeable. Nous espérons qu'elle protégera mieux les riverains tout en respectant la liberté des usagers. Les riverains n'ont jamais été à la source de la fermeture d'un aérodrome d'aviation légère, et ne souhaitent pas l'être, ce n'est pas la solution que nous préconisons.

Quelle doit être la suite de CALIPSO ?

M. Hamon nous disait tout à l'heure que les bases de données étaient prêtes et qu'elles vont être diffusées après publication de l'arrêté. Il faut que ce soit rapide car il faut que tous les avions soient classés. Il y a de plus en plus d'avions-école dont les hélices sont à pas variables dans les aéroclubs. Il faut aussi qu'ils soient classés rapidement. CALIPSO doit évoluer pour ne pas tomber dans l'oubli. Si elle n'évolue pas, dans 4 ou 5 ans on n'en parlera plus. Je pense que ça c'est le rôle de la DGAC.

Pour terminer, que proposons-nous ?

Déjà, l'UFCNA s'est organisée depuis 2 ans avec ses délégués régionaux, de façon à pouvoir se concerter avec les délégués régionaux des fédérations aéronautiques. Il sera plus facile de concerter régionalement, que de faire des concertations nationales, qui prennent beaucoup de temps, de déplacements et de monde.

Nous proposons aussi d'associer une notion d'usage au classement CALIPSO. En effet, un appareil qui fait du voyage pourrait avoir des autorisations supérieures à la voltige ou le tour de piste...

L'aviation commerciale dispose d'une instance officielle qui émet des préconisations au niveau de l'environnement. C'est l'ACNUSA. L'aviation légère n'a rien de tel. Il serait peut-être souhaitable d'envisager une réflexion sur la constitution d'une ACNUSA de l'aviation légère.

Alice Debonnet-Lambert : M. Pago disait qu'il faut faire vivre, qu'il faut faire évoluer CALIPSO, comment envisagez-vous cela, M. Hamon ?

Bruno Hamon : Je tiens en premier lieu à préciser qu'il y aura un site internet sur lequel on pourra, dès le 1^{er} juillet, consulter les avions déjà classés et effectuer des demandes de classification.

Quant aux suites à donner, on pense que l'entrée en vigueur de CALIPSO est déjà une très bonne chose et qu'elle représente une réelle avancée puisque on aura enfin des données objectives sur le bruit que produisent les avions. Ensuite, M. Pago soulevait l'usage qu'on pourrait faire de CALIPSO, nous avons prévu de débattre de ce sujet avant la fin de l'année. Comme je le précisais tout à l'heure, c'est un outil, il faut maintenant définir quel usage on pourrait en faire à l'échelon national et de définir les limites de son utilisation à l'échelon local. On doit vraiment trouver une solution adaptée à chaque terrain.

Alice Debonnet-Lambert : M. Pago a évoqué aussi le problème des subventions qui ne sont pas assez connues. Vous pouvez en dire un mot ?

Bruno Hamon : La DGAC finance des systèmes atténuateurs de bruit, à hauteur de 100 000 euros, si je ne me trompe pas. Ces subventions sont versées sous forme de primes d'animation aux aéroclubs. C'est pourquoi il est difficile pour un pilote privé de bénéficier de cette subvention. On espère bien que CALIPSO va créer une certaine dynamique et que les financements suivront.

Charles Hauton : je voulais ajouter trois points. Le premier concerne les avions légers. Aujourd'hui vous disiez qu'il y avait *grosso modo* 5 000 avions auxquels il faut mettre des silencieux. À la FFA, nous en avons répertorié 2 300 seulement.

Le deuxième point, c'est que ces avions sont des avions de nouvelle génération qui n'ont pas forcément besoin d'un dispositif autre que l'actuel, car on sait que leur indice de performance sonore est tout à fait convenable.

Le troisième point est que les aides ne sont attribuées qu'aux associations reconnues par les autorités comme faisant partie d'une fédération. Les autres machines n'ont pas la possibilité d'être équipées si ce n'est grâce à des démarches qui sont tout à fait personnelles.

Alice Debonnet-Lambert : Merci. Mme Ferri, on dirait que les silencieux sont une solution miracle pour équiper les avions bruyants, et maintenant qu'il y a une classification, on s' imagine que les aviateurs vont tous vouloir passer dans la classe supérieure. Quelle est la solution que vous proposez, quelle est l'offre ?

Christiane Ferri : Notre société, Scai-Tech, située sur l'aérodrome du Castellet (83) est issue de la compétition motocycliste. Nos compétences nous ont servi pour mettre au point un silencieux qui réponde aux besoins de réduction du bruit pour l'aéronautique. Nous avons travaillé sur deux points : la réduction à la source et le déplacement des fréquences.

Ce produit a vu le jour grâce à l'intervention de M. Benedict Petit de la Chambre de commerce de la Côte d'Azur. Il nous avait sollicité car l'aéroport de Cannes Mandelieu (06), dont il avait la responsabilité, est pratiquement dans la ville, ce qui posait beaucoup de problèmes.

C'est un silencieux qui réduit le bruit sans perte de performance du moteur, bien au contraire. Il donne de la sécurité complémentaire, du fait que les pilotes doivent respecter un manuel de vol.

Les silencieux d'échappement Scai Tech



APEX AIRCRAFT DR400-180 équipé du silencieux d'échappement accordé double flux en inox « SCAI-TECH »

Les silencieux double flux à échappements accordés se montent sur les avions légers équipés de moteurs atmosphériques et turbo, de 4 à 6 cylindres et d'une puissance allant jusqu'à 320 CV.

Ils se composent de 3 éléments principaux :

- Un échappement accordé, pour les moteurs atmosphériques.
- Une tubulure de raccordement qui relie l'échappement au silencieux double flux.
- Un silencieux double flux, commun à différents types d'avion.

Les silencieux Scai Tech permettent de réduire non seulement le bruit et le CO₂ émis par un avion léger mais aussi grâce au principe d'échappement accordé de diminuer la consommation de carburant.

Les visites de pré-vol sont facilitées par sa position extérieure. Enfin, le montage du système est simple ce qui entraîne un coût d'installation réduit dû au temps d'immobilisation raccourci.

Pour plus d'informations : Christine Ferri, Scai Tech, Aéroport international du Castellet, Hangar 2, 3100, route des hauts du camp, 83330 Le Castellet, Tél : 04 94 25 51 82, E-mail : scai-tech@free.fr

C'est un échappement de nouvelle technologie qu'on est venu adapter à un échappement accordé. Ce qui entraîne une réduction de la consommation de carburant et du CO₂ ce qui aujourd'hui n'est pas négligeable. Parce qu'on oublie trop facilement qu'un échappement, c'est le poumon d'un moteur. Un bon échappement accordé permet l'optimisation des performances.

CALIPSO nous a permis de mettre en valeur les capacités et les niveaux de bruit de notre produit.

Alice Debonnet-Lambert : Quel est le coût approximatif ?

Christiane Ferri : Ce n'est pas simplement dans le coût du produit qu'il faut prendre en compte mais tout ce qui est annexe. L'entreprise doit être certifiée pour la conception, puis pour la fabrication d'un prototype. Il faut du personnel qualifié pour le soudage. Tout cela représente un investissement énorme. Cela fait 10 ans que nous travaillons sur le silencieux, je peux vous dire que c'est le parcours du combattant. Il y a la réglementation, la R&D qui est loin d'être négligeable, et l'environnement. Ce n'est pas comme une moto ou une voiture, où quand on tombe en panne, on s'arrête sur le côté. La sécurité est omniprésente.

Il a été évoqué le niveau de bruit, sa perception, différente à la campagne ou en ville. Chez Scai-Tech, nous travaillons sur deux phases. Au niveau de la source c'est-à-dire le moteur, et en même temps sur le déplacement des fréquences pour que le bruit soit beaucoup plus acceptable sans diminuer le niveau en dB. Sur le plan technique, on a commencé à travailler sur le moteur atmosphérique parce qu'on a eu la demande et que ça se justifiait vu le nombre de moteurs atmosphériques en service. Mais on ne va pas s'arrêter là, on va continuer dans la R&D avec les turbines. Cela étant on a été énormément aidé par la DGAC dans toutes ces démarches, que ça soit sur le plan réglementaire, ou administratif.

Pour répondre sur les hélices silencieuses, on fait partie du programme ANIBAL¹ avec Duc Hélices. Dans un avion il y a deux sources importantes : le moteur, qui représente 47% du bruit et l'hélice pour 47 autres pourcents. On a beaucoup travaillé sur le moteur, il faut maintenant travailler sur l'hélice, mais je pense qu'il y a suffisamment d'initiés qui peuvent avoir la motivation pour s'investir sur le sujet, même si on doit les accompagner.

Alice Debonnet-Lambert : On va prendre maintenant les questions de la salle.

Guy Deaubonne, président de l'association de défense des riverains de l'aérodrome d'Amiens-Glisly :

Concernant CALIPSO, à propos des données objectives sur la mesure du bruit, il est évident que si on prend une conversation, on arrive en effet à 60-70 dB. Notre expérience montre que le bruit à la campagne est différent du bruit d'une conversation.

La mesure qui a été faite à partir d'une conversation n'est donc pas représentative des nuisances sonores que nous continuons à subir.

Ensuite, vous dites que les avions de voltige ne seront pas concernés par CALIPSO, or, la voltige c'est extrêmement bruyant, même si elle ne représente que 18% des plaintes. Amiens Glisly étant l'une des plateformes agréées au niveau national, je vous assure que le dimanche après-midi, c'est plusieurs tondeuses à gazon qui sonorisent le ciel d'Amiens Métropole. La voltige émet des fréquences épouvantables dues aux hélices et aux moteurs.

L'aéroclub a inauguré dernièrement un nouvel avion appelé l'ARS 300 qui est prétendu silencieux, je vous garantis que c'est tout le contraire.

Il y a 7 ans, la DGAC avait travaillé sur le sujet de la délocalisation du box de voltige mais aucun élu des communes riveraines d'Amiens n'a accepté de recevoir la voltige aérienne sur son territoire.

Alice Debonnet-Lambert : Il y a plusieurs questions sur le niveau de conversation comme référence. Les gens téléphonent au CIDB et nous disent : « Dans le jardin, je ne peux pas parler quand les avions passent », il y a donc bien cette notion de pouvoir converser, est-ce que ça a été le déclencheur ?

Bruno Hamon : M. Deaubonne a raison, ce qui gêne les riverains, c'est le bruit produit par l'avion par rapport au bruit ambiant.

Toutefois, CALIPSO vise à classer les avions à l'échelon national. On ne pouvait pas développer une classification propre à chaque terrain, ce n'était pas concevable.

C'est pour ça que nous nous sommes attachés à définir et à reprendre cette idée avec un référentiel applicable à l'ensemble des terrains, et que nous avons retenu le niveau de bruit de la conversation.

Il y avait aussi une question sur l'activité de voltige.

Comme je l'ai mentionné tout à l'heure la voltige fait l'objet de nombreuses plaintes. CALIPSO a vocation à révéler le bruit que produisent les avions à l'occasion des tours de piste. J'ai présenté le protocole de mesure qui n'est pas représentatif de l'activité de voltige, l'appareil montant à plein régime, pendant plus de 5 mn. En revanche, rien n'empêche de mesurer un appareil de voltige selon CALIPSO pour avoir une idée de sa performance à l'occasion du tour de piste.

Alice Debonnet-Lambert : d'autres questions ?

Luc Offenstein, président d'une association de lutte contre les nuisances aériennes principalement sur l'aéroport d'Orly et notamment le Val de Marne, l'Essonne, la Seine et Marne, et aussi les Hauts de Seine :

Tout d'abord merci au CIDB d'avoir invité les associations. Je fais partie du collectif d'associations Alertes nuisances aériennes!, qui représente 18 associations avec plus de 2 500 adhérents, je suis également membre de l'UFCNA.

Ayant travaillé durant pas mal d'années sur les moteurs à combustion interne qui équipent les avions de l'aviation légère, je suis quand même étonné qu'on en soit encore au stade de la conception de silencieux. Alors qu'on sait pertinemment qu'un moteur à combustion interne s'accorde avec un échappement.

Je ne veux pas rentrer dans des détails techniques, mais il y a un problème avec le croisement de soupapes, qui fait qu'il faut éviter d'aspirer les gaz frais pour les mélanger aux gaz brûlés¹. L'optimisation des moteurs fait que vous allez moins consommer et faire moins de bruit. C'est d'autant plus remarquable que malheureusement ce n'est pas le cas des moteurs à combustion externe qui équipent l'aviation commerciale aujourd'hui sur les aéroports internationaux.

Je m'étonne également qu'il y ait aussi peu d'avions aujourd'hui qui soient équipés de silencieux efficaces, un nombre plus important permettrait aux populations de vivre plus simplement, et profiter de leurs week-ends.

Benedict Petit, président de la commission des aéroports d'aviation générale et d'affaires :

Bien que nous ne soyons pas sur le terrain, notre rôle est de réunir les différentes parties. Ça fait 20 ans que nous essayons de régler les conflits et CALIPSO avec ses données va nous aider dans nos démarches.

Les gestionnaires d'aéroports sont confrontés aux riverains excédés par le bruit des avions en «échappement libre». Toutefois, il est très difficile d'impliquer les aviateurs faute de normes contraignantes. Il faudrait travailler à ce niveau afin que tous les nouveaux avions soient équipés de silencieux.

1- Le programme Anibal (Atténuation du Niveau de Bruit des Avions Légers) a été lancé par l'ONERA en 2006 et conduit en partenariat avec la FFVV (Fédération française de vol à voile) et financé par la DPAC (Direction des programmes Aéronautiques civils). L'objectif de ce programme était de définir, fabriquer et caractériser par des essais, au sol et en vol, une hélice prototype susceptible de réduire le bruit de 8 dB sans perte de performance. L'ONERA a confié à la société Duc Hélices la fabrication de deux prototypes d'une même hélice en composite carbone, l'un pour les essais au sol, l'autre pour les essais en vol.

La FFA a réussi à obtenir la mise en place de subventions mais nous constatons aujourd'hui que trop peu d'avions sont équipés de silencieux. Ça veut dire qu'il y a encore des freins.

Je tiens à préciser que nous n'avons pas les moyens réglementaires d'interdire à un avion non équipé de silencieux de faire des tours de piste sur l'aérodrome de son choix. Ce serait plutôt aux associations de régler ce problème. Elles pourraient pour cela se faire aider par la mise en place de radars qui surveilleraient les trajectoires, le respect des altitudes.

Enfin, je voudrai évoquer le problème des points d'entrée sur la piste. Auparavant, les aviateurs se référaient au clocher du village voisin ou à des points visibles (château d'eau...); de nos jours, le village est devenu une ville et malgré les habitations survolées, il est très difficile de faire déporter ce point d'entrée par les collectivités.

Alice Debonnet-Lambert : M. Hamon, que va-t-on faire de cette classification ? Va-t-elle évoluer vers quelque chose de réglementaire par la suite ?

Bruno Hamon : Nous avons convenu avec les parties concernées de discuter sur ce qui fait débat, notamment, sur le fait que CALIPSO ne couvre pas la totalité du parc, mais uniquement les appareils qui sont équipés d'hélices à pas fixes. Nous avons convenu également de discuter sur les limites d'utilisation de la classification ; à charge des instances de consultation locale de décider de l'usage de l'outil dans les limites qui auront été définies à l'échelle nationale.

Alice Debonnet-Lambert : On entre donc dans une phase de concertation entre les acteurs à partir de ce nouvel outil.

Jean-Claude Fortin représentant d'une association de défense des riverains dans l'environnement de l'aviation légère de l'aérodrome de Chavenay : Tout d'abord, je rejoins Jean-Pierre Pago. Nous avons aussi une confiance totale et un respect réciproque avec les usagers de l'aérodrome de Chavenay. Depuis fort longtemps nous sommes persuadés que c'est la seule solution, de permettre une cohabitation saine entre les usagers et les riverains, et ce n'est pas la bagarre, ou le tout ou rien. Tous ceux qui se défendent en tant que riverains doivent respecter les usagers, car si vous avez une confiance réciproque, les progrès sont garantis.

Maintenant j'ai deux questions sur CALIPSO :

- Est-ce que la classification veut dire que quand vous avez classifié un type d'appareil, tous les appareils du même type ont automatiquement cette classification ? Ou se fait-elle appareil par appareil ?

- Est-ce qu'il y aura un signe distinctif à l'extérieur de l'avion lorsque celui-ci sera classifié ? Cela simplifierait beaucoup la cohabitation entre riverains et usagers.

Bruno Hamon : Pour ce qui est de la classification d'un appareil, vous aurez la possibilité de visualiser les avions qui ont été d'ores et déjà mesurés sur le site internet. Ils sont répertoriés par immatriculation. Ainsi, vous pourrez voir si l'un de ces appareils a les mêmes caractéristiques techniques que le vôtre.

Ensuite, il faudra faire une demande de classification de l'appareil.

Deux solutions s'offrent à vous :

- Soit votre appareil a les mêmes caractéristiques sur le plan acoustique qu'un appareil déjà mesuré, et dans ces conditions, vous pouvez bénéficier de l'indice de performance de l'appareil qui a été classé ou demander quoi qu'il en soit des mesures de manière à révéler précisément l'IP de votre appareil.

- Soit votre appareil a des caractéristiques bien différentes des avions déjà classés, alors il faut procéder à des mesures acoustiques. On vous invitera à prendre contact avec les laboratoires qui seront agréés par la DGAC.

En ce qui concerne le signe distinctif, il n'est pas du tout prévu de «coller des étiquettes» aux avions, vous imaginez que les appareils avec une étiquette rouge ne seront pas forcément ravis, en revanche, comme les avions seront classés par immatriculation, il sera très facile de prendre connaissance de la performance acoustique d'un appareil.

Mme X. : Est-ce que les contrôleurs pourront interdire de décollage des avions trop bruyants ?

Bruno Hamon : Nous n'avons pas prévu d'aller aussi loin, en revanche l'expérience montre que les meilleurs contrôleurs sont les riverains.

Philippe Morel, exploitant et usager d'aérodrome mais aussi riverain : Je pense que l'intérêt de chacun est que tout puisse s'harmoniser.

- En tant qu'usager, j'ai pu voler sur pas mal de terrains différents, et il y a quelque chose dont on n'a pas parlé, c'est qu'une des fonctionnalités des tours de piste est d'assurer la sécurité des pilotes.

Il est fait pour qu'en cas de panne, le pilote puisse retourner sur la piste sans avoir à s'écraser quelque part. Et si on modifie les tours de piste à cause de contraintes, ça peut mettre en cause la sécurité des pilotes.

- Evidemment en tant que riverain, je n'ai pas envie d'être dérangé lorsque je cuisine mon barbecue le samedi midi.

- Enfin, en tant qu'exploitant d'aérodrome, je vois vraiment un problème au sujet de l'urbanisation.

À Brest, l'aérodrome existe depuis 100 ans. Il y a donc peu de riverains qui sont dans le secteur depuis plus de 100 ans, et les alentours de l'aéroport ne sont pas fortement urbanisés. Par contre, pour des terrains comme celui de Montaudran, à Toulouse, on a bien vu que l'urbanisation à outrance a été une des causes de la fermeture de cet aérodrome. Est-ce que CALIPSO va permettre à la DGAC de donner aux aérodromes, la capacité de contrôler ou d'avoir au moins un avis consultatif, sur l'urbanisation autour des aéroports ? Je voudrais savoir si la DGAC aura une démarche envers les services de l'État pour mettre des mesures en place afin que les exploitants d'aérodromes puissent contrôler leur environnement.

Pascal Luciani : Sur cette question des plans d'exposition au bruit (PEB), je pense qu'il faut la déconnecter complètement de CALIPSO.

On constate qu'il est très difficile de résister à une pression absolue de la construction. Par contre, ce que l'on souhaite faire c'est mettre en place des PEB là où ils n'existent pas.

Souvent, on ne se préoccupe pas de faire un PEB tant qu'il n'y a pas de construction à proximité, et lorsque l'on commence à s'en préoccuper, les constructions ont déjà eu le temps de se faire. On encourage donc les anticipations, et ensuite on encourage également les communautés, les collectivités, les mairies, à réfléchir à l'urbanisation qu'elles veulent faire de façon à avoir un discours cohérent. Mais ceci je le répète n'a rien à voir avec CALIPSO.

Alice Debonnet-Lambert : Cela fait la transition avec la 2^e table ronde, y-a-t'il une dernière question ?

Pierre Duval, président de la commission environnementale de la fédération aéronautique internationale : Le premier point que je voulais souligner, c'est la maturité du débat en France, parce qu'il y a très peu de pays qui ont ce type de discussion.

Le second point, c'est de voir que dans un certain nombre de pays, on prend rapidement des décisions qui sont quelque peu définitives et fortes et qu'ensuite on regrette.

Je prends comme exemple la Suisse, qui, il y a une vingtaine d'années, a eu peur des ULM et de leur bruit, car à l'époque ils avaient des moteurs deux temps, pétaradants, relativement rapides, et qui les a interdit sur le territoire. Aujourd'hui, les ULM ont des moteurs quatre temps, 100 chevaux, extrêmement silencieux, et la Suisse n'a pas d'ULM. Elle a du coup augmenté sur son territoire la présence d'avions plus anciens et plus bruyants... Ne désespérons pas de l'avenir de la technologie et ne condamnons pas d'une quelconque voix l'ensemble des technologies que nous avons. Elles sont susceptibles d'évoluer. Toutefois, nous sommes dans un monde où toute évolution coûte cher. Un des gros problèmes est le coût d'une certification. En effet, chaque modèle d'avion doit être certifié avec son échappement et comme beaucoup d'avions ne sont produits en France qu'à 10, 15 ou 20 exemplaires, pour un industriel, certifier pour ce petit nombre d'exemplaires est ridicule en termes de coûts. Donc on ne peut pas parler de mauvaise volonté de la part des propriétaires et des pilotes puisque financièrement l'investissement de la certification ne se justifie pour personne. Il faut mieux trouver une manière d'utiliser ces avions qui puisse éviter la répétitivité comme le soulignait les représentants des riverains ; la répétitivité est plus embêtante que le niveau de bruit lui-même.

Alice Debonnet-Lambert : Merci pour votre témoignage. Dernière question ?

Jean Turret, INCEEUROPE : Ma question va un peu dans le prolongement de ce qui vient d'être dit. Vous n'avez pas parlé de l'importance du bruit de l'hélice. Pourquoi ne développe-t-on pas des hélices à 3 pales, et comment se situe-t-on au niveau de la recherche en France et à l'international ?

J'ai également une question annexe pour Mme Ferri sur le coût d'un silencieux rajouté à un moteur déjà existant.

M. X. : Je pense qu'en matière d'hélice aujourd'hui la société Duc Hélices est très performante, puisqu'elle équipe un nombre considérable de machines qui ne sont pas certifiées et reconnues par l'agence européenne, et je pense que ces gens sont prêts à faire quelque chose.

Le problème est que faire certifier cette hélice coûte horriblement cher et que Duc n'a pas les moyens financiers pour le faire. Même les fédérations aujourd'hui n'ont pas les moyens de le faire. Je pense que c'est probablement vers l'Europe qu'il faudra se tourner pour dire que les coûts sont trop importants.

Alice Debonnet-Lambert : Je remercie tous les participants à cette première table ronde sur l'aviation légère.

On constate que CALIPSO est un outil qui fait consensus, on a une unanimité des usagers, des riverains, la DGAC a même été félicitée pour son outil. J'ai vu qu'il y avait beaucoup de concertation, de convivialité, même de confiance, entre tous les acteurs sur le terrain, j'ai trouvé que c'était très positif, on va voir dans la 2^e table ronde si entre les grands aéroports et les villes riveraines, on a le même consensus.

Conclusion par Dominique Bidou, président du CIDB

J'ai été ravi de voir l'état d'esprit qui a régné lors de cette table ronde. À l'époque où j'étais au ministère de l'environnement, les relations entre pratiquants de l'aviation légère et riverains étaient beaucoup plus tendues qu'elles le sont aujourd'hui. J'ai senti un esprit de dialogue qu'il faut vraiment souligner et dont il faut se féliciter. Grâce à CALIPSO, tout le monde est à peu près d'accord pour aller vers un peu plus de réglementation, ce qui m'a surpris parce qu'actuellement on est dans un monde où tout le monde crie haro sur les normes, haro sur les règlements.