

BRUIT DES TRANSPORTS AERIENS



Intervenants

Direction Générale de l'Aviation civile (PARIS)

Délégation territoriale Bourgogne / Franche-Comté (aéroport de Dijon Longvic, B.P. 81, 21604 LONGVIC Cedex)

Textes réglementaires

- Code de l'Aviation Civile : art. R. 222-5, D. 222-1 et D. 132-6 régissant l'établissement des Plans d'Exposition au Bruit
- Code de l'urbanisme : art. L. 147-1 à 147-6 et R. 147-1 à R. 147-11
- Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit
- Décret n°87-340 du 21 mai 1987 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes, modifié par le décret n°97-607 du 31 mai 1997
- Décret n°94-236 du 18 mars 1994 relatif aux modalités d'établissement des plans de gêne sonore des aéronefs

Prévention du bruit des transports aériens

Le Code de l'Aviation Civile (articles R. 211-3 et R. 211-5) réglemente la création et l'extension des aérodromes. Ces dispositions sont en grande partie applicables aux héliports et hélistations.

Par ailleurs, l'article R. 222-5 du Code de l'Aviation Civile répartit, selon leur importance, les aérodromes en cinq catégories (A, B, C, D et E) dont la liste est fixée par arrêté.

La prise en compte des nuisances sonores

Les nuisances sonores sont prises en compte par deux moyens :

- une **étude d'impact** est nécessaire lorsque les travaux de création ou d'extension de l'aérodrome dépassent 1,8 millions d'Euros. En cas de travaux fractionnés, c'est l'ensemble du programme qui doit être pris en compte ;

Le maître d'ouvrage doit à ce titre faire figurer une étude sur le bruit au sein de l'étude d'impact et notamment évaluer les nuisances sonores découlant de la création ou de l'extension de l'aérodrome, ainsi que toutes les mesures prises pour les limiter.

- une **enquête publique** doit être réalisée en cas de création d'un nouvel aérodrome, d'une nouvelle piste ou en cas de changement de catégorie de l'aérodrome.

A ce sujet, la jurisprudence porte une attention particulière sur le fait que le dossier soumis à enquête publique comporte les prescriptions suffisantes permettant d'apprécier les inconvénients résultant des travaux, au premier rang desquelles sont les nuisances sonores.

De même, la jurisprudence (Conseil d'État, 18 juillet 1973, Époux Clamens) ne reconnaît le caractère d'utilité publique de l'opération que si les coûts de tous ordres qui y sont liés (notamment la pollution sonore) n'excèdent pas les avantages retirés de l'aménagement projeté.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Pour les aérodromes existants, le Code de l'Urbanisme (L. 147-1 et s. et R. 147-1 et s.) fixe le régime des constructions dans les zones des alentours soumises au bruit.

Ainsi, l'article L. 147-2 indique que les aérodromes classés, selon le Code de l'Aviation Civile, dans les catégories A, B et C devront être couverts par un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), ainsi que ceux, civils ou militaires, figurant sur une liste établie par l'administration (cf. les arrêtés du 28 mars 1988 et du 17 janvier 1994).

Les zones A et B, correspondent à des zones de bruit fort , la zone C correspond à une zone de bruit modéré. Le Plan d'Exposition au Bruit est un document réglementaire établi sous l'autorité du ou des Préfets territorialement concernés par la localisation de l'aérodrome.

La Commission consultative de l'environnement (si elle existe) est consultée, de même que les communes concernées qui disposent d'un délai de deux mois pour faire parvenir leur avis.

Le projet de plan est soumis à enquête publique et, une fois établi, tenu à la disposition du public.

QUI CONTACTER ?

L'ACNUSA :

Autorité administrative indépendante créée par la loi du 12 juillet 1999, l'ACNUSA garantit un examen impartial de toutes les questions relatives aux nuisances sonores aéroportuaires, pour tous les aéroports civils français :

- pouvoir de recommandations sur toutes les questions relatives à la mesure du bruit ;
- pouvoir d'alerte sur les manquements aux règles fixées pour la protection de l'environnement ;
- pouvoir de sanction en cas de manquement aux restrictions fixées pour un aéroport par le ministre des transports ;
- rôle de médiation en cas de litige et de non respect des engagements ;
- elle est consultée sur les PEB (Plans d'exposition au bruit) et les PGS (Plans de gêne sonore) ;
- elle émet des recommandations sur les réseaux de stations de mesure (qui deviennent obligatoires)
- elle est également consultée sur les trajectoires.

En particulier, l'ACNUSA, après avis de la Commission nationale de prévention des nuisances, prononce les amendes administratives. Le montant de cette amende peut atteindre 1500 euros pour une personne physique et 12 000 euros pour une personne morale.

La Commission nationale de prévention des nuisances :

La Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN), mise en place en mars 1998, examine les dossiers établis suite aux infractions constatées. La CNPN fait des propositions à l'ACNUSA sur les suites à donner. La liste des infractions sanctionnées, avec le nom des compagnies, est rendue publique.

La CNPN est composée de treize membres :

- un membre de la l'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie ;
- quatre représentants de l'Etat ;
- quatre personnalités qualifiées dans le domaine de l'aéronautique ;
- quatre personnalités qualifiées dans le domaine de l'environnement, dont une au moins au titre des associations de riverains.