

Réduire les nuisances sonores pour les communautés riveraines



La réduction des nuisances sonores

L'acceptabilité sociale du transport aérien par les communautés riveraines dépend bien souvent de la réduction de ses nuisances sonores. Depuis de nombreuses années, les principaux aéroports français sont ainsi engagés dans une démarche de réduction du bruit, en concertation avec les principales parties prenantes au sein des commissions consultatives de l'environnement (CCE).

Il existe au niveau européen comme français un cadre juridique prescriptif visant à réduire les nuisances sonores émanant du trafic aérien. Les aéroports dans le champ de compétence de l'ACNUSA mettent en œuvre de nombreuses actions pour évaluer et réduire la gêne sonore pour les riverains, en agissant conformément au cadre réglementaire européen de l'approche équilibrée, telle que définie par l'OACI.

La réduction des nuisances sonores est favorisée par :

- Une planification et une gestion foncières efficaces autour des aéroports permettant la mise en œuvre de mécanismes de protection contre le bruit et de réduction du bruit. Le PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement) a pour but d'identifier les sources de bruit dont les niveaux doivent être réduits. Ce document doit également recenser le nombre de personnes exposées à ces niveaux sonores excessifs, et définir les mesures à mettre en œuvre pour traiter les problématiques identifiées par les cartes stratégiques de bruit (CSB). Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme qui s'applique aux plans d'urbanisme locaux, en prévoyant une constructibilité limitée autour des aérodromes civils et militaires afin de limiter la gêne sonore. Le plan de gêne sonore (PGS) est un document qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement financée par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Onze aéroports français sont dotés d'un PGS.

- Des procédures opérationnelles dites de « moindre bruit » comme les descentes continues déjà déployées dans bon nombre d'aéroports.
- La mise en place de dispositifs de modulations tarifaires des redevances aéroportuaires conduisant les compagnies aériennes à renouveler leur flotte avec des avions de dernière génération dotés d'une performance acoustique supérieure.
- Les restrictions d'exploitation pour les aéronefs les plus bruyants la nuit et la limitation du nombre de vols de nuit.

La mesure de bruit et la gestion de la relation avec les riverains

Les exploitants d'aéroport mettent en place des dispositifs de mesure du bruit. Ces stations produisent des données aidant les exploitants à mieux comprendre l'impact sonore dans les zones proches de l'aéroport. Cet impact peut différer en fonction de plusieurs critères, notamment les modèles d'avion.

Les exploitants d'aéroport partagent avec les communautés riveraines les données issues des stations de mesure associées aux données des trajectoires de vol. Un protocole élaboré par les services de la navigation aérienne définit précisément le périmètre des informations communicables au public. Les aéroports sont donc tenus de respecter ce périmètre dans leur démarche de transparence avec les riverains.

La question des restrictions d'exploitation

L'approche équilibrée est un dispositif crucial dans la lutte contre les nuisances sonores du trafic aérien. Cette méthode, approuvée par l'OACI, implique d'identifier les problèmes de bruit générés par les aéronefs dans les zones aéroportuaires et autour, et d'analyser différentes mesures pour réduire la gêne sonore.

L'analyse se concentre sur quatre éléments principaux :

- La réduction du bruit à la source – Au cours des dernières décennies, l'OACI a concentré ses efforts sur la réduction du bruit des avions à la source en établissant des normes de certification acoustique de plus en plus strictes. Ces normes permettent d'évaluer le niveau de bruit produit par les différents modèles d'avion, favorisant ainsi l'utilisation de modèles moins bruyants. Les constructeurs mettent également en place des programmes de retrofit pour réduire le bruit des avions plus anciens déjà en service.
- La planification et la gestion de l'utilisation des terrains – Une planification urbanistique appropriée du périmètre autour des aéroports peut aider à réduire l'impact du bruit des avions sur la population riveraine. L'objectif de cette mesure est d'assurer une utilisation appropriée des terrains autour des aérodromes pour assurer la compatibilité entre les activités proches des aéroports et le trafic aérien.
- Les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit – Ces mesures regroupent plusieurs méthodes, notamment l'utilisation de pistes et de routes préférentielles ainsi que de procédures pour le décollage, l'approche et

l'atterrissage. L'approche en descente continue, par exemple, permet aux équipages d'éviter au maximum les phases de vol en paliers. Les moteurs sont ainsi moins sollicités, ce qui permet de limiter les nuisances sonores.

- Les restrictions à l'exploitation – Après une analyse exhaustive des trois premiers piliers, et constatant leur incapacité à réduire les nuisances de manière optimale, l'approche équilibrée envisage en dernier ressort des restrictions à l'exploitation aérienne. Ces restrictions peuvent inclure l'interdiction de vol de certains modèles d'avions ou même un couvre-feu nocturne.

Il est impératif que, dans la réalisation des études d'impact sur l'approche équilibrée, les trois premiers piliers soient explorés de façon exhaustive avant de recourir à la mise en place de restrictions d'opération. En aucun cas, les restrictions ne doivent être envisagées comme la première solution à mettre en œuvre. Sur la question des couvre-feux en cœur de nuit, il est crucial que les mesures d'interdiction, quand elles sont nécessaires, tiennent compte des impacts socio-économiques de ces interdictions sur les territoires.

Aéroports dans le champ de compétence de l'ACNUSA

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire.



Le Saviez-vous ?

Le règlement européen UE 598/2014 impose de mener une étude d'impact sur l'approche équilibrée avant tout projet de restriction d'exploitation. L'objectif de cette étude est de s'assurer que toutes les mesures puissent être envisagées et évaluées (étude coûts/bénéfices, impacts économiques et social) avant qu'un arrêté de restriction ne vienne éventuellement limiter administrativement la capacité des aéroports.

Aujourd'hui,

+ de
10

aéroports français sont soumis
à une démarche d'approche équilibrée



Les aéroports reconnaissent l'impact important des nuisances sonores générées par l'aviation pour les communautés riveraines et collaborent de manière constructive avec les différentes parties prenantes afin de réduire la gêne.

De manière générale, les aéroports s'opposent aux mesures de restriction d'exploitation. Ces mesures, souvent accompagnées d'impacts sociaux et économiques négatifs sur les territoires, ne devraient être envisagées qu'en dernier recours.

Il est essentiel que les pouvoirs publics et les parties prenantes travaillent à renforcer la solidité des démarches d'approche équilibrée et des études d'impact socioéconomique. Ces études doivent intégrer les bénéfices sociaux et économiques du transport aérien pour les territoires.