



15ème législature

Question N° : 1134	De Mme Béatrice Piron (La République en Marche - Yvelines)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > nuisances	Tête d'analyse > Réduction des nuisances sonores aériennes et information des riverains	Analyse > Réduction des nuisances sonores aériennes et information des riverains.
Question publiée au JO le : 17/11/2020 Réponse publiée au JO le : 25/11/2020		

Texte de la question

Mme Béatrice Piron attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les nuisances sonores aériennes engendrées par les activités des aéroclubs en France et sur les dispositifs à renforcer ou à déployer pour réduire ces nuisances et informer les riverains. Avec plus de cinq cents aérodromes répartis sur l'ensemble du territoire, la France est le deuxième pays au monde en nombre de pilotes licenciés par la Fédération française d'aéronautique. Chaque année, plus de 15 000 jeunes passent le brevet d'initiation aéronautique (BIA), montrant le dynamisme de cette pratique. Nonobstant les efforts déployés par les aéroclubs pour réduire les nuisances liées à leurs activités, les récents progrès technologiques ayant permis la fabrication d'avions moins bruyants et en dépit d'une meilleure information et de l'instauration de restrictions de vols sur certains horaires ou certains jours de la semaine, les relations entre les aéroclubs et les riverains se sont dégradées ces dernières années. En effet, les nuisances, en grande partie provoquées par les vols d'entraînement au pilotage de base, suscitent l'exaspération des riverains qui se réunissent parfois en associations ayant pour objectif l'extension des plages de silence, voire même la fermeture de certains aérodromes. S'agissant de la bonne information des citoyens sur les nuisances sonores émises par les avions légers, Mme la députée aimerait connaître les résultats de la mise en application de la classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO), et les moyens envisagés pour encourager les propriétaires à enregistrer leur avion sur cette application. À ce jour, 850 aéronefs sont référencés dans la base de données. Concernant la réduction des nuisances sonores aériennes, l'avion à moteur électrique apparaît comme une solution prometteuse, peu bruyante et plus respectueuse de l'environnement, qui permettrait de réconcilier les aéroclubs et les riverains. Elle souhaite savoir quels instruments financiers pourraient encourager la recherche et la construction française ainsi que ceux qui inciteraient les aéroclubs et les propriétaires à remplacer leurs avions à moteur thermique par des avions à moteur électrique. Ainsi, elle souhaite appeler son attention sur la nécessité de renforcer ces dispositifs qui permettraient de mieux informer et de réduire les nuisances sonores aériennes, tout en permettant aux aéroclubs de poursuivre leurs activités, notamment de formation, et de faire vivre le patrimoine des aérodromes.

Texte de la réponse

NUISANCES SONORES LIÉES AUX AÉROCLUBS



Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Piron, pour exposer sa question, n° 1134, relative aux nuisances sonores liées aux aéroclubs.

Mme Béatrice Piron. La pratique de l'aviation légère en France est particulièrement dynamique : cette année, elle a attiré plus de 15 000 jeunes, qui souhaitent passer le brevet d'initiation à l'aéronautique dans l'un des 500 aérodromes répartis sur le territoire.

Ces dernières années, les nuisances sonores aériennes, en grande partie provoquées par les vols d'entraînement au pilotage de base, ont provoqué une dégradation des relations entre les riverains et les aéroclubs, malgré les efforts déployés par ces derniers pour réduire les nuisances – je pense notamment aux récents progrès technologiques permettant d'équiper les avions de silencieux, ou à l'instauration de restrictions de vol certains jours ou à certains horaires.

Concernant les bruits des avions, le dispositif de classification des avions légers selon leur indice de performance sonore – CALIPSO – a été instauré en 2013. Les propriétaires d'avions enregistrent leur appareil sur l'application, qui classe les avions selon quatre catégories. Or, à ce jour, 850 aéronefs seulement sont référencés dans la base de données. Madame la ministre, quels moyens peuvent être envisagés pour encourager les propriétaires à enregistrer leur appareil dans cette application ?

Enfin, le développement de l'aviation électrique apparaît comme une solution prometteuse, peu bruyante et, surtout, bien plus respectueuse de l'environnement, qui permettrait de réconcilier les aéroclubs et les riverains. Quels instruments financiers pourraient encourager la recherche et la construction françaises, et inciter les aéroclubs et les propriétaires à remplacer leurs avions à moteur thermique par des avions à moteur électrique ?

Le projet de loi de finances pour 2021 prévoit une augmentation de la taxe sur les carburants des avions de loisirs. Cette disposition, introduite en première lecture, est issue des propositions de la convention citoyenne pour le climat. Cette augmentation peut-elle être affectée au développement d'une aviation plus propre et d'installations de recharge sur les aérodromes ? Ce type de fléchage donnerait du sens à l'augmentation de la taxe et permettrait de mieux accompagner l'aviation légère dans la transition énergétique.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée du logement.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée chargée du logement. Vous avez souhaité appeler l'attention de M. le ministre délégué chargé des transports sur les nuisances sonores aériennes et le besoin d'information des riverains. Développer, puis déployer des avions moins émetteurs de gaz à effet de serre et moins bruyants est une de nos priorités. Ceci concerne autant les vols commerciaux, avec 1,5 milliard d'euros dans le plan de relance, que l'aviation de loisirs, que vous avez citée. Concernant ce secteur, le ministre des transports suit ces enjeux avec beaucoup d'attention. L'aviation légère dispose, bien sûr, de nombreux atouts, comme vous l'avez souligné, mais nous n'éversons pas le fait que, malgré les efforts engagés dans le dialogue local pour que cette aviation soit bien acceptée, les riverains des aérodromes peuvent être concernés eux aussi par des nuisances sonores. Plusieurs associations demandent de les réduire, plus particulièrement celles que provoquent les vols d'entraînement à l'atterrissage et au décollage.

Nos actions pour y répondre sont doubles : tout d'abord, en lien avec la DGAC – Direction générale de l'aviation civile –, des adaptations locales, concernant notamment les horaires de vol et les tours de piste, font l'objet de concertations entre aéroclubs et riverains. Comme vous l'avez rappelé, nous avons créé une classification des avions selon leur indice de performance sonore, CALIPSO ; à ce jour, 1 247 aéronefs exactement sont référencés dans cette base, qui facilite le dialogue entre les utilisateurs de l'aérodrome et les riverains. Ce dialogue doit être poursuivi.



Par ailleurs, nous avons identifié l'avion électrique depuis longtemps comme l'une des voies les plus prometteuses à cet égard. La recherche d'un accompagnement financier de la rénovation du parc d'avions légers fait l'objet d'échanges avec la Fédération française aéronautique. À cet effet, nous soutenons depuis 2017 un projet visant à évaluer de façon opérationnelle l'avion électrique, puis à le déployer le plus rapidement possible. Cela concerne en particulier l'entraînement au pilotage de base. De premières évaluations et formations de pilotes ont déjà pu être réalisées.

Vous aviez proposé un amendement pour aider les aéroclubs à changer leur flotte d'aéronefs dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021. Vous avez également évoqué le fléchage d'une partie de la hausse de la TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – sur le carburant d'aviation de loisir ; nous allons étudier cette option. Plus généralement, l'enjeu est aujourd'hui de développer une filière française des technologies de propulsion hybrides ou électriques, car les constructeurs ne proposent pas encore ce type de motorisation dans leur catalogue ; nous travaillons avec les constructeurs nationaux en ce sens. Le ministère des transports prendra contact avec vous pour examiner de plus amples pistes d'action.

Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Piron.

Mme Béatrice Piron. Je vous remercie pour votre réponse et j'attends avec impatience de pouvoir travailler sur ce nouvel amendement. Il y a un réel besoin d'aider les aéroclubs et les propriétaires des avions de formation des avions-écoles, à s'équiper d'avions électriques. Il en existe déjà un en France et la Fédération française d'aviation attend le deuxième à Toussus-le-Noble. Pour pouvoir remplacer les avions d'occasion ou les avions anciens par ces nouveaux avions, leur achat doit être un peu aidé.