

RIVERAINS DE L'AERODROME DE LOGNES-EMERAINVILLE VIVRE SOUS LES VOLS DE LOISIRS

Une idée reçue laisse croire que « les petits avions, ça ne fait pas de bruit ». En réalité, rien n'est plus faux.

En effet, les zones de bruit sont définies pour des grands aéroports commerciaux avec exactement les mêmes niveaux que pour les aérodromes de loisir, et l'exposition à la pollution sonore est la même pour les uns et pour les autres. La différence est que la réglementation prévoit pour les riverains des grands aéroports une aide à l'insonorisation des logements, ce qui n'est pas le cas pour les riverains d'aérodromes.

Premier aérodrome de France d'aviation légère privée, l'aérodrome de Lognes-Emerainville est utilisé essentiellement pour la pratique d'activités de loisirs et de tourisme, ainsi les avions effectuent-ils en permanence des tours de piste gênant considérablement les habitants. Les riverains subissent parfois plusieurs centaines de survols dans la journée, de façon plus intensive le week-end et l'exposition au bruit s'accroît avec le développement du télétravail. Cette nuisance est d'autant plus difficile à accepter pour les riverains qu'ils sont eux-mêmes tenus à des règles de respect de la tranquillité du voisinage, et que les survols sont le fait de vols de loisir. Le sentiment d'injustice exacerbe les tensions.

Depuis 2018 et la publication par l'OMS des Lignes Directrices relatives au Bruit dans la Région Européenne, nous savons qu'une exposition au bruit aérien supérieure à 45dB(L)den a des effets sanitaires préjudiciables. Ces résultats ont été confirmés récemment par l'étude DEBATS de Santé Publique France et entérinés par la Directive européenne 2020/367. L'anomalie criante est que les zones autour des aérodromes sont déclarées habitables tant qu'elles n'atteignent pas 55dB(L)den, soit 10dB de plus que le maximum de l'OMS. La différence est considérable. Il ne fait aujourd'hui plus aucun doute que les milliers de riverains dont les plaintes ont été ignorées ou classées sans suite pendant des décennies sont effectivement en danger sanitaire, et que des zones ont été déclarées salubres alors qu'elles ne le sont pas.

Bien que la pollution sonore autour de l'aérodrome de Lognes-Emerainville soit considérable, le problème est largement sous-évalué, ce pour de multiples raisons, qui tiennent d'une part à une réglementation lacunaire, et d'autre part au cas particulier de cet aérodrome.

Autour des aérodromes, les zones ont été urbanisées en suivant la règle, erronée, qu'au-dessous de 55dB(L)den, il n'y avait pas de gêne sonore. De ce fait, on considère - à tort - qu'il n'y a pas d'habitation en zone de bruit (sauf exceptions, mais là n'est pas l'objet du présent courrier). Cela est peut-être vrai d'un point de vue administratif, mais présente un énorme décalage avec la réalité. Nous rappelons que selon l'OMS et la directive européenne 2020/367, au-dessus de 45dB(L)den, le bruit a un impact sanitaire avéré. Voilà la première anomalie et la source d'incompréhension fondamentale.

Les zones de pollution sonore étant considérées – toujours à tort – comme non-habitées, puisque les logements auraient prétendument été construits hors zones de bruit (ce qui est faux, toujours d'après les chiffres de l'OMS), il n'y a pas, au sein de l'aviation civile, de réglementation sur l'impact du bruit sur les riverains (puisque il n'y aurait pas de riverains affectés), ni sur la largeur d'un couloir de survol, ni sur la distance maximum d'un dépassement de couloir. Les habitations sont donc affectées par la pollution sonore et même carrément survolées (car même si les « débords » ne sont pas la source de la nuisance, ils l'aggravent notablement). Il n'y donc pas de réglementation qui prenne en compte la pollution sonore, et pas non plus d'autorité de contrôle extérieure. En l'absence de nuisance - d'un point de vue administratif et uniquement administratif bien sûr - les

vols sont ouverts 365 jours par an, du lever du soleil moins trente minutes au coucher du soleil plus trente minutes. Cela est factuellement insupportable.

A cela s'ajoute une anomalie supplémentaire : au regard du Code de la Santé Publique, l'aviation de loisir n'est pas considérée comme un loisir, mais au même titre que l'aviation sanitaire ou militaire¹. Elle bénéficie donc des exemptions de ces dernières au regard des troubles sonores, alors que la nuisance, compte tenu du nombre de survols, est immensément plus importante et l'utilité immensément moindre.

L'« invisibilité » du problème est aggravée par la situation particulière de l'aérodrome de Lognes-Emerainville : son PEB concerne dix communes, et pour huit d'entre elles, seulement une petite frange d'administrés ; la pollution sonore affecte au moins douze communes réparties sur deux départements, trois circonscriptions et au moins quatre communautés d'agglomération. Au moment de chercher des solutions, il est difficile de trouver un interlocuteur compétent, et quand on saisit le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, celui-ci renvoie vers la DGAC, juge et partie en la matière, et pas nécessairement compétente pour traiter des questions de santé publique.

Outre le préjugé défavorable qui frappe les riverains qui se plaignent du bruit, on comprend que ceux-ci, de guerre lasse, finissent par se résigner, ce qui tend à confirmer que le problème n'existe pas. Et pendant ce temps, les permis de construire continuent à être délivrés et la densification urbaine se poursuit dans ces zones, aggravant l'exposition globale réelle à la pollution sonore.

C'est bien donc un problème qui semble insoluble et qui ne fait que s'aggraver. Pourtant, dans le même temps, les lois prennent de plus en plus en compte ces questions de pollution sonore. La directive européenne 2020/367 doit être transposée en droit français en décembre 2021, et depuis le 24 décembre 2019, la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités (article 93) consacre le droit à vivre dans un environnement sonore sain.

Certes, cet aérodrome s'est implanté en 1947. Pourtant, on ne peut pas ignorer les 5 milliards d'habitants que la Terre a gagnés depuis. Le monde a changé, les enjeux environnementaux ont pris une autre dimension. La question de la pollution sonore et de son impact sanitaire ne peut plus être délibérément ignorée.

1 Voir Article R1334-30 du Code de la Santé Publique