



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Bruit

Question écrite n° 7156

Texte de la question

Mme Christine Boutin attire l'attention de M le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement, sur les graves problèmes posés par le projet d'implantation de l'hélistation pour école d'hélicoptères sur la commune de Guyancourt, en bordure de la commune de Buc. La réglementation actuelle est en effet essentiellement constituée par des règles très générales contenues dans le code de l'aviation civile ; s'y ajoutent celles du code de l'urbanisme relatives au bruit des aérodromes et pour les hélicoptères deux arrêtés des 17 novembre 1958 et 23 février 1988. Il apparaît que ces textes sont aujourd'hui inadaptés aux nuisances qui en résultent pour la population, notamment dans les Yvelines, tant du survol des habitations que de la présence d'héliports ou d'hélistations. Ce qui fait le plus défaut, c'est la prise en compte globale du bruit : le plan d'exposition au bruit d'un aérodrome est ponctuel et ne prend pas en considération l'ensemble des bruits auxquels sont exposées les habitations. Elle demande si une refonte générale de la législation est envisagée au niveau gouvernemental et quelles mesures particulières peuvent être prises rapidement dans les départements à forte densité urbaine.

Texte de la réponse

Reponse. - Les modalités de création d'un aérodrome sont définies par les articles R 211-1 à R 211-5, D 211-1 à D 211-5, D 221-1 à D 221-5 et D 232-1 à D 232-9 du code de l'aviation civile. En règle générale, la décision est prise par arrêté du ministre chargé des transports, après réalisation d'une enquête publique, assortie d'une étude d'impact sur l'environnement si le montant des travaux à effectuer l'exige. Cette étude doit comporter un document présentant de façon globale les nuisances sonores susceptibles d'être engendrées à terme par le trafic prévu sur l'aérodrome et l'ensemble des activités qui s'y déroulent. Elle doit préciser, en outre, les mesures compensatoires envisagées pour réduire les nuisances (art 2 du décret du 12 octobre 1977 pris pour l'application de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature). En outre, la création de l'aérodrome est soumise à l'avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne. Ces dispositions permettent à l'autorité administrative de prendre sa décision en connaissance de cause, en mettant en balance les nuisances potentielles et l'utilité publique du projet. Des procédures plus souples sont prévues pour les hélistations spécialement destinées au transport à la demande. Dans ce cas, la création est autorisée par le préfet suivant les modalités de l'arrêté du 23 novembre 1988 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés pour les hélicoptères. L'article 9-1 de ce texte prévoit explicitement que la création peut être refusée en cas de nuisances phoniques potentielles importantes. Ces dispositions ont permis à certains préfets de la région d'Ile-de-France de refuser pour ce motif l'implantation de nouvelles plates-formes. La possibilité de limiter, pour les mêmes raisons, le trafic ou les horaires d'utilisation est également prévue. De plus, les articles L 147-1 à 6 du code de l'urbanisme prévoient la réalisation, autour des aérodromes sièges d'un trafic important, de plans d'exposition au bruit qui délimitent les zones à l'intérieur desquelles des restrictions à l'urbanisation sont prescrites pour éviter de soumettre de nouvelles populations à des nuisances sonores importantes. L'approbation de ce document est précédée d'une enquête publique. Enfin, l'article R 131-1 du code de l'aviation civile stipule qu'un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que

l'atterrissage soit toujours possible en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome. L'arrêté du 10 octobre 1957, étendu aux hélicoptères par arrêté du 17 novembre 1958, précise en conséquence les règles de survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux, qui sont également de nature à atténuer les nuisances. En région parisienne, des itinéraires le long desquels les hélicoptères sont dispensés de l'application de ces règles ont été définis par l'arrêté du 8 février 1984. Ces trajectoires, qui suivent des trouées naturelles, ont été étudiées pour minimiser les risques et les nuisances et comportent des points d'atterrissage de secours. Il n'est pas envisagé, à court terme, de modification substantielle de la réglementation existante. Toutefois, le secrétaire d'État chargé de l'environnement a fait part au ministre chargé des transports de la difficulté de concilier les intérêts des riverains des aérodromes d'aviation légère et d'hélistations enclavées dans le tissu urbain, dont le trafic est parfois important pendant les jours de loisirs, et ceux des usagers des plates-formes les plus actives. Il serait souhaitable qu'une réflexion soit menée sur des mesures susceptibles d'améliorer la situation. Elle concernerait la possibilité d'étendre l'obligation d'enquête publique aux hélistations spécialement destinées au transport à la demande et situées à proximité des zones résidentielles ainsi qu'aux itinéraires d'hélicoptères. Elle porterait aussi sur la recherche de moyens permettant de contrôler plus efficacement le respect des trajectoires prescrites et de limiter leur utilisation à certains types de trafic.

Données clés

Auteur : [Mme Boutin Christine](#)

Circonscription : - Union du Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 7156

Rubrique : Pollution et nuisances

Ministère interrogé : environnement

Ministère attributaire : environnement et prévention des risques technologiques et naturels

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 décembre 1988, page 3718