

**ANNEXE 1 à la fiche d'observations n°10/10 sur les nuisances sonores
des rafales fabriqués et commercialisés par la société privée**

DASSAULT AVIATION

1) L'association EPBE insiste sur la prise en compte, lors des travaux sur l'étude d'impact approche équilibrée (EIAE), des nuisances sonores des rafales fabriqués et commercialisés par la société privée DASSAULT AVIATION dans le cadre de la formation des pilotes étrangers et des essais.

2) Lors d'un mail en date du 9 novembre 2023, sur interrogation, la société de consultants TO70 refuse cette demande avec la motivation suivante :

« L'alinéa 1 de l'article 2 du règlement européen 598/2014 entend par aéronef : « un aéronef à voilure fixe dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kilogrammes, ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'aéronef comporte 19 sièges passagers ou plus, à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage ».

Les avions rafales ayant une masse maximale au décollage inférieure à 34 tonnes (34,000kg) et comportant moins de 19 sièges, ceux-ci sont exclus du cadre réglementaire de l'EIAE. »

3) L'association EPBE soutient que cet argument est erroné en fait et en droit pour les raisons suivantes :

3-1 : Sur la convention internationale de Chicago et ses annexes et l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI) :

- * L'OACI a été créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale, connue sous le nom de Convention de Chicago, adoptée le 7 décembre 1944. C'est une institution spécialisée et autonome des Nations Unies, dont le rôle est **d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale.**

- ✳ Cette convention internationale de Chicago a été publiée sur le journal officiel de la république française par décret n° 47-974 du 31 mai 1947 (JO 8 juin 1947) ;
- ✳ L'organisation OACI, dans cette **convention** applique une définition de la notion « d'aéronef » différente : article 3 de la convention internationale de Chicago (Doc 7300/9^{ème} édition 2006) EN VIGUEUR :
 - « Aéronefs civils et aéronefs d'Etat
 - a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.
 - b) **Les aéronefs utilisés dans des services militaires**, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat »

La convention de Chicago initiale du 7 décembre 1944 visait « Les aéronefs militaires » et non les aéronefs utilisés dans les services militaires. C'est différent.

Le libellé actuel, applicable depuis 2006, inclut les rafales fabriqués et commercialisés par la société DASSAULT AVIATION, hors services militaires.

- ✳ La convention sur l'aviation civile internationale, également connue sous le nom de convention de Chicago, comporte 19 annexes contenant des normes et pratiques recommandées (SARPs) dans le domaine de l'aviation civile.

Voici les définitions de « l'aéronef » :

- **« Annexe 2 : Règles de l'air : Aéronef.** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de de l'air sur la surface de la terre » ;
- **« Annexe 11 : service de la circulation aérienne** Normes et pratiques recommandées internationales. Chapitre I Définitions :
« Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de de l'air sur la surface de la terre ».
- **Annexe 16 : Protection de l'environnement : Volume I Bruit des aéronefs** Edition juillet 2017 :

« Avion : Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol »

- **Annexe 16 : Protection de l'environnement : Volume III Emissions de CO2 des avions Edition juillet 2017 :**

« Avion : Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol »

En application du principe de la hiérarchie des normes, ces définitions doivent être appliquées car les conventions internationales sont supérieures aux normes européennes.

Dans ces définitions, il n'y a aucune référence au poids de l'aéronef, ni à sa capacité.

Les rafales, en dehors de tout service militaire, doivent être considérés comme aéronefs au sens de la convention de Chicago et ses annexes.

De plus, ils décollent et atterrissent, depuis un aéroport civil, **en dehors de toute opération militaire.**

3-2 Sur le code des transports : définition de « l'aéronef » :

Code des transports

SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE (Articles L6100-1 à L6795-1)

- **LIVRE IER : L'AERONEF (Articles L6100-1 à L6143-47)**
 - **Article L6100-1**

« Est dénommé aéronef pour l'application du présent code, tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs. »

Cette définition légale de l'aéronef existe depuis le 1^{er} décembre 2010. Il est de portée générale, sans référence au poids et à la capacité de l'avion.

3-3 Cet argument est contraire aux champs d'application (article 2) de la directive sur le bruit dans l'environnement et article 1er du règlement UE n° 598/2014 :

« 2. La présente directive ne s'applique pas au bruit produit par la personne exposée elle-même, au bruit résultant des activités domestiques, aux bruits de voisinage, au bruit perçu sur les lieux de travail ou à l'intérieur des moyens de transport, ni au bruit résultant d'activités militaires dans les zones militaires ».

« Le présent règlement s'applique aux aéronefs engagés dans l'aviation civile. Il ne s'applique pas aux aéronefs engagés dans des opérations militaires, des douanes, de police ou dans des opérations similaires ».

Les rafales ne sont pas en opérations militaires. Il s'agit d'application de contrats privés commerciaux.

Leur bruit doit être pris en compte dans l'EIAE.

3-4 : Cet argument est contraire aux objectifs de la directive UE et du règlement UE :

a) **La DIRECTIVE** 2002/49/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement :

Article premier :

« **Objectifs**

1. La présente directive vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. »

b) **Le règlement** (UE) n°598/2014 du parlement européen du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE.

Article 1 :

« Objectifs et champ d'application

1. Le présent règlement fixe, lorsqu'un problème de bruit a été identifié, des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit, aéroport par aéroport, de façon à contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore et à **limiter ou réduire le nombre des personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances sonores liées au trafic aérien, conformément à l'approche équilibrée.** »

Article 5 :

« Règles générales relatives à la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien

1. Les États membres veillent à ce que les nuisances sonores dans chaque aéroport visé à l'article 2, point 2), soit évaluée **conformément à la directive 2002/49/CE.**

3-5 Cet argument est contraire aux objectifs de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) :

a) **A-1 La résolution A36-22 de l'assemblée de l'OACI en date du 28 septembre 2007 fixe les principes suivants :**

« Considérant que l'OACI s'est engagée à mettre tout en œuvre pour porter à un niveau maximal la compatibilité entre le développement sûr, économique, efficace et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement, **et qu'elle poursuit activement l'idée d'une « approche équilibrée » pour réduire le bruit des aéronefs et d'éléments d'orientation de l'OACI sur la façon dont les États pourraient suivre une telle approche, Considérant que l'approche équilibrée pour la gestion du bruit mise au point par l'OACI consiste à identifier les problèmes de bruit à un aéroport puis à analyser les diverses mesures disponibles pour l'atténuer en étudiant quatre principaux éléments, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et des restrictions de l'exploitation, en vue d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible, »**

« Considérant que l'évaluation des incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs est un outil indispensable pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États contractants, »

« Considérant qu'il appartient aux États contractants de choisir le mécanisme par lequel ils retiendront parmi ces éléments ceux qu'ils appliqueront et ceux qui feront l'objet de leurs décisions et **qu'il incombe en dernier ressort à chaque État d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes du bruit à ses aéroports, en tenant dûment compte des règles et politiques de l'OACI** ».

b) « L'objectif de l'EIAE est d'évaluer si de nouvelles restrictions d'exploitation de la plateforme permettraient **d'atteindre l'objectif de réduction des nuisances sonores** fixé préalablement pour répondre au problème de bruit identifié et si **les solutions envisagées sont proportionnées** aux conséquences économiques et sociales qui en découleront » (Source Ministère chargé des transports DGAC 08/12/2021).

c) **Le règlement (UE) n°598/2014 du parlement européen du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE.**

Article 5 :

2. « Les États membres veillent à ce que soit adoptée l'approche équilibrée en ce qui concerne la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien dans les aéroports où un problème de bruit a été identifié. »

« À cette fin, les États membres veillent à ce que :

- a) l'objectif de réduction du bruit pour l'aéroport concerné, en tenant compte, le cas échéant, de l'article 8 et de l'annexe V de **la directive 2002/49/CE, soit défini ;**
- b) les mesures envisageables pour réduire les répercussions des nuisances sonores soient déterminées ;
- c) le rapport coût-efficacité probable des mesures d'atténuation du bruit soit évalué de manière approfondie ;

- d) les mesures, compte tenu de l'intérêt public en matière de transport aérien en ce qui concerne les perspectives de développement de leurs aéroports, soient sélectionnées sans nuire à la sécurité ;
- e) les parties prenantes soient consultées en toute transparence sur les mesures prévues ;
- f) les mesures soient adoptées et des informations suffisantes à leur égard soient prévues ;
- g) les mesures soient mises en œuvre ; et
- h) un mécanisme de recours en cas de contentieux soit prévu ».

3. « Les États membres veillent à ce que, lorsque des mesures sont prises en matière de bruit, l'association suivante des mesures envisageables soit examinée, en vue de déterminer la mesure ou la combinaison de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité :

- a) l'effet prévisible d'une réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien ;
- b) la planification et la gestion de l'utilisation des terrains ;
- c) des procédures opérationnelles de réduction du bruit ;
- d) des restrictions d'exploitation ne sont pas appliquées en première intention, mais seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée.

Au nombre des mesures envisageables peut figurer, si nécessaire, le retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité. Les États membres, ou les organismes gestionnaires d'aéroports, selon le cas, peuvent offrir des incitations économiques pour encourager les exploitants d'aéronefs à utiliser des aéronefs moins bruyants pendant la période de transition visée à l'article 2, point 4). Ces incitations économiques sont conformes aux règles applicables en matière d'aides d'État ».

4. « Dans le cadre de l'approche équilibrée, les mesures peuvent être distinguées selon le type d'aéronef, les caractéristiques acoustiques de l'aéronef, l'utilisation des installations aéroportuaires et de navigation aérienne, les trajectoires de vol et/ou le créneau horaire concerné.... »

6. « Les mesures ou une combinaison de mesures prises conformément au présent règlement pour un aéroport donné n'entraînent pas de restrictions au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs environnementaux de réduction du bruit qui ont été fixés pour cet aéroport. Les restrictions d'exploitation n'ont aucun caractère discriminatoire, en particulier en termes de nationalité ou d'identité, et ne sont pas arbitraires. »

Ce règlement ajoute :

« Article 6 :

« Règles relatives à l'évaluation du bruit

1. Les autorités compétentes veillent à ce que les nuisances sonores dans les aéroports relevant de leur responsabilité soient régulièrement évaluées, **conformément à la directive 2002/49/CE et à la législation applicable au sein de chaque État membre.** »

d) Le code des transports sur l'étude d'impact :

L'étude d'impact est prévue dans le code des transports dans sa partie réglementaire :

PARTIE REGLEMENTAIRE (Articles D1112-1 à D6792-6)

Titre VI : NUISANCES AEROPORTUAIRES (Articles R*6360-1 à R6362-3)

Section préliminaire [Restrictions pour raisons environnementales] (Articles R*6360-1 à R6360-12)

Sous-section 1 : Restrictions d'exploitation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique liées **au bruit des aéronefs (Articles R*6360-1 à R6360-5)**

- **Article R*6360-1 Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023**

« L'adoption de restrictions d'exploitation sur les aérodromes visés à l'article L. 6360-1, au sens du point 6 de l'article 2 du règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union dans

le cadre d'une approche équilibrée, est précédée d'une évaluation dite « étude d'impact selon l'approche équilibrée » conduite conformément aux dispositions du point 2 de l'article 6 du règlement précité, sous l'autorité du préfet coordonnateur mentionné à l'article R. 571-68 du code de l'environnement »

• **Article R6360-2 Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 -**

« Lors de l'évaluation prévue par l'article R.* 6360-1, le préfet procède à la consultation des parties intéressées relevant des catégories mentionnées au d du point 2 de l'article 6 du règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014. Il rend public par voie électronique un résumé non technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée ainsi que les conclusions de l'étude ».

3-6 : Cet argument est incohérent :

- a) Les vols militaires et civils sont pris en compte lors de **l'établissement du plan d'exposition au bruit (PEB)**.
- b) **L'état des nuisances sonores aériennes (ENSA)** est un diagnostic obligatoire lors de location ou d'achat de maison. Sont pris en considération tous les aéroports très fréquentés, là où des avions décollent et atterrissent régulièrement, et ce, qu'ils soient militaires ou civils.

3-7 Sur les autres arguments :

- c) En l'espèce, **le bruit des rafales est identifié** par toutes les parties prenantes.
- d) Lors de cette EIAE, **le diagnostic de la situation actuelle** : état des lieux acoustiques, mesures de réduction du bruit existantes et analyse du trafic aérien, sera faussé.
- e) L'étude d'impact sur l'approche équilibrée a pour but de trouver des solutions pour réduire le bruit **de tous les avions**. Exclure le bruit des rafales, commercialisés par la société DASSAULT AVIATION, revient à ignorer ces objectifs européens et celui de l'EIAE.

- f) L'étude d'impact sur l'approche équilibrée a pour but de trouver des solutions **pour réduire le bruit IDENTIFIE de tous les avions**.
- g) Les scénarios présentés lors de l'EIAE, sur les nouvelles mesures, seront tous faux.
- h) Les vols à l'étranger est possible puisque **les experts DASSAULT se déplacent en Inde et/ou en Indonésie**.
- i) Seule la suppression et/ou le déplacement de ces vols des rafales sur des bases militaires ou à l'étranger permettront de supprimer ces nuisances sonores ainsi que les nuisances sur la qualité l'air et le climat sur les zones urbanisées.

Le bruit est avéré. Le bruit des rafales dépasse les 100 décibels + la déflagration. Le bruit ne peut pas dépendre de la taille et du poids de l'avion.

Les rafales ne volent que la journée. En conséquence, les restrictions pendant la journée doivent être plus fortes. Sinon, les riverains subissent la « double peine ».

Même si le bruit des rafales ne sont pas soumis à l'EIAE, ce que nous contestons, les nuisances sonores existent bien et doivent être prises en compte pour établir le **niveau de bruit maximal** auquel sera soumis la population.

A défaut, l'EIAE sera insuffisante, malhonnête et partielle, au détriment, de la santé des riverains.

Le 30/11/2023

Monique GUEDON
Présidente