



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

RÉDUIRE LES NUISANCES DE L'AVIATION LÉGÈRE AUTOUR DES AÉRODROMES

Avril 2024

SOMMAIRE

I. La situation de l'aviation légère en France reste mal connue.....	2
II. La réglementation visant à réduire les nuisances de l'aviation légère est limitée	4
III. Les sujets de tensions locales sont en général bien identifiés.....	6
IV. Les défis et atouts de l'aviation légère font aujourd'hui consensus.....	7
V. Conclusion et recommandations	9

« L'aviation est née avec l'aviation légère, c'est cette aviation légère qui portera les innovations des nouvelles mobilités »

Augustin de Romanet, président du Groupe ADP au congrès de l'UAF & FA, Novembre 2023

I. LA SITUATION DE L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE RESTE MAL CONNUE

L'aviation légère est partie intégrante de l'aviation générale. Au sens du [décret 82-6415 du 18 mai 1982](#), elle recouvre l'aviation sportive, l'aérostation et l'aviation privée. L'aviation légère couvre ainsi les activités de loisir, la formation au pilotage d'avions et d'hélicoptères (exercée par des écoles ou des aéroclubs), le vol à voile, le parachutisme sportif voire même l'aéromodélisme. Sans être réglementaire, la définition retenue est celle d'aéronefs de moins de 5,7 tonnes.

Dans [son récent rapport sur les enjeux, opportunités et challenges pour l'aviation générale et l'aviation d'affaires](#)¹, la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) fournit quelques données issues de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et/ou de la Fédération Française de l'Aéronautique (FFA). Opéreraient en France, y compris les territoires ultramarins, 11 700 avions et hélicoptères dits « non commerciaux », dont 1 400 hélicoptères, 7 371 ULM, 202 planeurs et 2 240 avions de moins de 2 tonnes (grande majorité des avions d'aéroclubs). Sur l'ensemble du territoire national, l'aviation générale et l'aviation d'affaires auraient réalisé, en 2019, 1 527 000 mouvements, dont 706 000 par des aéroclubs et 374 000 par des écoles de pilotage. En nombre d'heures de vols réalisées en 2019 (1 064 000), 471 000 l'auraient été par des aéroclubs et 274 000 par des écoles de pilotage. En nombre de mouvements ou en nombre d'heures, plus de trois quarts de l'activité est réalisée par les écoles de pilotages et les aéroclubs.

La crise sanitaire n'a pas fondamentalement modifié la situation. Les activités ont été fortes au début de la crise sanitaire car l'ensemble des personnels de la filière aéronautique s'est replié sur les écoles de pilotage et les aéroclubs pour maintenir les qualifications requises en matière de pilotage. L'activité a ensuite retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire.

L'activité des aéroclubs et écoles de pilotage est concentrée sur une petite centaine d'aéroports et aérodromes. Une vingtaine d'entre eux, situés à proximité des grandes agglomérations, ont une activité régulière particulièrement importante².

Si les pratiquants d'activités variées et réparties autour de multiples aérodromes engendrent aujourd'hui des nuisances que les populations impactées peuvent avoir de plus en plus de mal à accepter, il importe de traiter prioritairement, avec les écoles de pilotage et les aéroclubs des situations les plus critiques.

Les revendications les plus fortes des riverains autour des aérodromes d'aviation légère sont ainsi :

- Le changement de trajectoires pour éviter que leurs habitations soient survolées ;
- Le respect des zones de survol interdites ou à éviter en posant la question des sanctions appliquées en cas de non-respect ;
- Les droits différents entre les avions basés et non basés ;
- Les exemptions et les dérogations accordées de façon non transparente ;
- L'utilisation d'avions moins bruyants et l'obligation de les équiper de silencieux efficaces ;
- Des plages horaires plus restreintes pour certaines activités comme les tours de piste ;
- Une meilleure communication avec les usagers de la plateforme ;

¹ Rapport sur les enjeux, opportunités et challenges pour l'aviation générale et l'aviation d'affaires, FNAM, 2023.

² [Rapport annuel ACNUSA 2023 - Plateformes à plus de 40 000 mouvements d'aviation non commerciale](#)

- La fermeture ou le déplacement de l'aérodrome.

Aéroports dont le nombre de mouvements en 2023 a dépassé 10 000 pour l'aviation commerciale et/ou 40 000 pour l'aviation non commerciale³

Aéroport	Nombre de mouvements commerciaux	Nombre de mouvements non commerciaux
Île-de-France		
Chavenay – Villepreux	0	73 182
Issy-les-Moulineaux*	0	6 832
Lognes – Emerainville	0	76 265
Meaux – Esbly	0	55 030
Paris – Charles-de-Gaulle*	448 305	6 588
Paris – Le-Bourget*	58 626	0
Paris – Orly*	205 600	3 031
Paris-Saclay-Versailles	0	118 810
Pontoise – Cormeilles-en-Vexin*	0	41 298
Saint-Cyr-l'Ecole	0	64 334
Régions métropolitaines		
Aix – Les Milles	NC	59 814
Ajaccio	14 251	NC
Annecy	0	41 636
Avignon Provence	2 105	56 133
Bâle – Mulhouse*	68 295	20 012
Bastia – Poretta	15 216	15 083
Beauvais – Tillé*	33 745	0
Bordeaux – Mérignac*	51 244	16 979
Cannes – Mandelieu*	8 371	61 612
Figari-Sud-Corse	10 855	6 339
Grenoble – Le Versoud	0	66 316
Lille – Lesquin*	13 611	7 889
Lyon – Saint-Exupéry*	86 942	0
Marseille-Provence*	96 809	2 743
Montpellier-Méditerranée	14 747	59 076
Nantes-Atlantique*	48 661	4 144
Nice-Côte d'Azur*	157 454	9 303
Perpignan – Rivesaltes	3 544	56 406
Strasbourg**	10 020	13 630
Toulouse – Blagnac*	67 592	9 875
Toulouse – Lasbordes	0	45 301
Régions ultramarines		
Guadeloupe-Pôle Caraïbes	23 526	5 528
La Réunion-Roland-Garros	14 541	18 359
Martinique-Aimé-Césaire	14 571	NC
Saint-Barthélemy-Rémy de Haenen	38 148	3 123
Tahiti-Faa'a	28 290	15 936

* Aéroport sous contrôle ACNUSA

** Aéroport sorti du contrôle ACNUSA

³ Source UAF & FA (Statistiques de trafic-Résultats d'activités des aéroports français 2023)

II. LA REGLEMENTATION VISANT A REDUIRE LES NUISANCES DE L'AVIATION LEGERE EST LIMITEE

La maîtrise des nuisances de l'aviation légère a fait l'objet de deux rapports⁴ du Conseil National du Bruit (CNB), d'une [circulaire interministérielle](#)⁵ toujours en vigueur et d'un [rapport de l'Autorité de contrôle](#)⁶.

Ces différents rapports n'ont pas conduit le pouvoir réglementaire à aller au-delà d'une simple circulaire. Les préfets de département sont ainsi en charge de la mise en œuvre de la circulaire interministérielle de 2005. Il leur appartient de gérer les conflits d'intérêts aussi bien fonciers que d'usage, y compris pour ce qui est des enjeux de sécurité, de santé et d'environnement (préservation des espaces largement naturels). Les trois principales instructions données aux préfets par cette circulaire toujours en vigueur visent à :

- Mettre en place des Commissions Consultatives pour l'Environnement (CCE) regroupant les parties prenantes (collectivités territoriales, professionnels de l'aéronautique et associations) autour du représentant de l'État et de ses services ;
- Animer un dialogue local, serein et constructif, pour mettre en place les outils visant à réduire les impacts des nuisances sur la riveraineté, en privilégiant des « chartes locales de l'environnement » traitant, dans une approche équilibrée des points délicats, tels que les horaires et les conditions de réalisation des opérations aériennes ;
- En dernier ressort, si les engagements contenus dans les chartes ne suffisent pas à satisfaire aux objectifs locaux, proposer aux ministres signataires (Environnement, Transports) de réglementer de manière simple et compréhensible par tous sur les points essentiels. Les règles proposées par les préfets doivent être faciles à respecter et à contrôler par la gendarmerie du transport aérien ou les agents de l'administration de l'aviation civile.

Dans les faits, seuls deux héliports (Paris – Issy-les-Moulineaux et Grimaud) et trois aérodromes disposent depuis de nombreuses années d'arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation pour des raisons environnementales ([Cannes – Mandelieu](#), [Pontoise – Corneilles-en-Vexin](#) et [Paris-Saclay-Versailles](#)⁷). L'existence de ces arrêtés les placent sous le contrôle spécifique de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires dans la mesure où celle-ci exerce les pouvoirs de sanction des manquements relevés par les agents de l'administration de l'aviation civile. Dans son dernier rapport, l'Autorité de contrôle relevait qu'il serait rapide de considérer les règles édictées sur ces plateformes comme simples et compréhensibles, faciles à contrôler et à respecter. Une évaluation permettant de moderniser et de simplifier chacun de ces arrêtés ministériels reste nécessaire.

Il existe encore malheureusement de nombreux aérodromes pour lesquels les préfets territorialement compétents n'ont pas créé d'instance de dialogue. C'est par exemple le cas à Albertville. La raison avancée pour ne pas mettre en œuvre la circulaire interministérielle est la charge que représenterait, pour l'administration de l'aviation civile, les commissions

⁴ [Bruit de l'Aviation légère en France](#), Conseil national du bruit, 2002 (Rapport Lamure) / [Bruit de l'Aviation légère en France, la situation en 2005](#), Conseil national du bruit, 2005 (Rapport Fontanel).

⁵ Circulaire 2005-88 du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère.

⁶ Nuisances sonores de l'aviation légère, Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, juillet 2020.

⁷ Anciennement Toussus-le-Noble

consultatives de l'environnement des aérodromes transférés aux collectivités territoriales. L'Autorité de contrôle recommande au pouvoir réglementaire d'examiner cette situation en envisageant deux options pour y remédier. La première option consisterait à confier à la collectivité territoriale propriétaire de la plateforme la responsabilité totale de son exploitation, y compris la mise en place et l'animation d'une commission consultative de l'environnement. La seconde option consisterait à confier à l'exploitant de l'aérodrome le secrétariat technique de la commission qui resterait présidée par le (sous) préfet territorialement compétent. Dans les deux cas, la direction locale de l'aviation civile et la gendarmerie du transport aérien pourraient être appelées comme experts par le président de la commission consultative de l'environnement.

Tous les aérodromes concernés sont malheureusement également loin de disposer d'une charte de l'environnement régulièrement suivie, évaluée et adaptée à l'évolution de la situation locale. Lorsque ces chartes sont suivies, évaluées et régulièrement renégociées, elles sont pourtant un outil pertinent pour l'exploitant et les autres parties prenantes. L'ACNUSA a été appelée à intervenir en médiateur pour faciliter le dialogue et l'aboutissement de quelques chartes locales.

[La charte de l'environnement de l'aéroport de Strasbourg - Entzheim](#) et la [Charte pour l'environnement pour l'aérodrome de Lyon - Bron](#) sont les exemples les plus récents de l'action de médiation menée par l'Autorité de contrôle.

Des initiatives ont été prises par certains sous-préfets avec le soutien de l'ACNUSA et devraient aboutir, comme pour les plateformes de Lognes - Émerainville ou Aix - Les Milles.

Il serait utile de favoriser les échanges d'expériences des (sous) préfets et des exploitants des aérodromes concernés, en Île-de-France et dans les autres régions concernées, y compris dans les territoires ultramarins, pour développer les bonnes pratiques professionnelles. La Fédération Française de l'Aviation et les différentes écoles de pilotage devraient être mises en responsabilité pour devenir véritablement partenaires de la transition nécessaire vers une aviation plus durable.



III. LES SUJETS DE TENSIONS LOCALES SONT EN GENERAL BIEN IDENTIFIÉS

Le bruit constitue la principale nuisance engendrée par les activités de l'aviation légère ou du moins celle qui soulève le plus de réactions des populations impactées. Le bruit de l'aviation légère peut localement et de façon intermittente perturber significativement la vie des riverains des aérodromes. Il peut s'agir du survol des populations par des avions à hélices à moteur thermique, des activités de formation au pilotage avec de nombreux « tours de piste », les opérations de remorquage et largage de planeurs ou de multiples rotations d'avions dédiés au parachutisme et à la voltige. Les riverains sont d'autant plus sensibles à ces nuisances sonores que les activités aériennes s'exercent majoritairement au printemps, en été et au début de l'automne et plus particulièrement durant les week-end, donc au moment où ils souhaiteraient plus de calme et désireraient profiter des espaces extérieurs à la belle saison.

Les sujets de tensions sont généralement bien identifiés par les parties prenantes. Il s'agit :

- Des plages horaires d'exploitation tous les jours de l'année et des horaires spécifiques les samedi, dimanches et jours fériés,
- Des performances environnementales des aéronefs autorisés à opérer ;
- Des trajectoires d'arrivée et de départ de l'aérodrome ;
- Des procédures particulières requises pour la formation (« tours de pistes », etc.).

Les questions relatives aux outils de mesure du bruit et de suivi des trajectoires, aux responsabilités respectives du préfet, du maire, de l'exploitant et des organismes de formation (écoles de pilotage ou aéroclubs) en matière de police de l'environnement, aux droits des utilisateurs des aéronefs basés par rapport à ceux des aéronefs non basés, donnent lieu à des débats récurrents dans un climat de défiance. Dans ce contexte, la question des sanctions en cas de manquement (aux engagements ou aux règles) est souvent malheureusement considérée comme plus importante que celles de l'information, de la formation et de la prévention.

Il conviendrait de simplifier l'organisation administrative en mettant plus en responsabilité les collectivités territoriales propriétaires des aérodromes qu'elles exploitent en régie ou en déléguant leurs missions de service public à des exploitants et les organismes de formation (écoles de pilotage ou aéroclubs).

Une certaine homogénéité devrait être recherchée au niveau régional, en Île-de-France et dans les autres régions, sur les principales questions afin de simplifier la vie des usagers. L'État devrait pouvoir consacrer ses ressources à la lutte contre les transports illégaux et contre les trafics par voie aérienne, afin de simplifier la gestion locale des problématiques environnementales.

IV. LES DEFIS ET ATOUTS DE L'AVIATION LEGERE FONT AUJOURD'HUI CONSENSUS

Les principaux acteurs de l'aviation légère ont conscience que les activités ne peuvent perdurer qu'à la condition d'instaurer un dialogue de confiance entre toutes les parties et en prenant en compte les attentes des territoires. L'aviation légère dispose des atouts pour réduire les tensions locales, y compris les fortes oppositions auxquelles elle doit faire face sur certains terrains.

En premier lieu, l'aviation légère est le secteur de l'aéronautique où les innovations se développent le plus rapidement pour produire des aéronefs moins émissifs. D'ores et déjà des avions électriques, comme le Pipistrel, apparaissent parfaitement adaptés à la formation initiale des pilotes et leur utilisation pour les tours de piste procure un gain significatif en terme de réduction sonore autour des plateformes à forte activité de formation. D'autres industriels ont déjà mis sur le marché des aéronefs de nouvelle génération ([Elixir Aircraft](#)) ou s'apprêtent à le faire ([VoltAero](#), [AURA AERO](#), etc.).

La question du renouvellement des flottes des écoles de pilotage et des aéroclubs est devenue en quelques années un sujet mobilisant les énergies. La Banque des Territoires (Caisse des Dépôts et Consignations) et de nombreuses grandes collectivités apportent leur soutien au remplacement d'aéronefs d'anciennes générations par des aéronefs de nouvelles générations, beaucoup moins émissifs et moins coûteux en exploitation. Pour les propriétaires plus conservateurs, des solutions de retrofit des vieux aéronefs sont proposées par plusieurs industriels.



L'utilisation de simulateurs de pilotage devrait par ailleurs permettre de réduire le nombre des tours de piste et d'autres exercices répétitifs sur les plateformes d'aviation légère ayant une activité de formation.

En second lieu, l'enjeu est parfois sur l'avenir de la plateforme elle-même. Les pressions peuvent être si fortes que l'existence même de l'aérodrome pourrait être menacée. D'autant que pour la

plupart des riverains, la présence d'un aérodrome d'aviation légère dans leur ville ne représente pas forcément un atout. Ils ne mesurent pas forcément ce que représente, en termes économique, social ou patrimonial, la présence d'une plateforme. Ils connaissent rarement les activités, autres que celles qui les perturbent, qu'elle engendre. De même, ils n'ont pas toujours conscience du rôle de préservation du foncier et de la biodiversité que joue une plateforme dont une grande partie de la surface est non artificialisée.

En ce sens, il importe d'attacher de l'importance aux documents d'urbanisme et à la qualité des plans d'exposition au bruit qui instaurent des servitudes. Un arrêt récent du Conseil d'État a souligné l'importance de ces documents. Pour améliorer leur qualité, il a statué sur le fait que leurs études d'impact devaient être soumis à avis de l'Autorité environnementale. Cet avis est de nature à permettre de décloisonner l'action des services de l'État et de gagner la confiance des territoires.

L'aviation légère dispose de ressorts pour réduire ses nuisances, il reste nécessaire d'instaurer partout un dialogue local serein entre les parties.

Les pouvoirs publics ont un rôle essentiel à jouer pour à la fois mettre en place et faire vivre des instances pour faciliter les échanges entre parties prenantes, informer et protéger les populations impactées, et instaurer des règles acceptées et appliquées par tous (pas nécessairement des arrêtés interministériels).

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a régulièrement porté, localement et au plan national, des recommandations en ce sens :

- Mettre en place des commissions consultatives de l'environnement sur les plateformes d'aviation légère ;
- Evaluer régulièrement et, le cas échéant, réviser les plans d'exposition au bruit qui pour la plupart n'ont pas été mis à jour depuis plusieurs décennies ;
- Développer l'information des riverains : visites d'aérodrome, participation des riverains ou leurs représentants aux instances de régulation, informer sur toutes les activités de l'aérodrome ;
- Sensibiliser et, le cas échéant, former les pilotes au respect des territoires ;
- Communiquer en toute transparence sur l'application des engagements et règlements (sanctions appliquées, bilan des dérogations accordées et le motif) ;
- Faire vivre les chartes de l'environnement des aérodromes en suivant l'application des engagements pris (contrôles internes ou externes nécessaires pour gagner la confiance des territoires) ;
- Mobiliser toutes les aides éventuellement nécessaires (subventions), pour aider les aéroclubs et les écoles de pilotages à renouveler le plus rapidement possible leurs flottes de manière à réduire leurs émissions (sonores et atmosphériques) et leurs coûts d'exploitation.

V. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

De nombreux professionnels de l'aéronautique se sont engagés fortement, depuis la crise sanitaire, dans la transition écologique de l'aviation légère. Certaines régions apportent leur soutien aux industriels, aux écoles de pilotage et aux aéroclubs, et aux exploitants des aérodromes concernés. Les expérimentations réalisées ont permis de surmonter certaines réticences des usagers. La FFA a mis en démonstration [deux Pipistrel](#) à Paris-Saclay-Versailles et favorisé le remplacement de nombreux avions thermiques par des avions électriques (le dernier en date à Poitiers). Une approche systémique permettant d'accélérer la transition est aujourd'hui possible en mobilisant de manière convergente les groupes exploitant des aérodromes (Groupe Aéroports de Paris, Egis, Vinci, Eiffage), les régions, les grandes écoles de pilotage et la Fédération Française de l'Aéronautique.

a) Sur la douzaine de grands aéroports où l'aviation générale (aviation d'affaires, hélicoptères et aviation légère) cohabite avec de l'aviation commerciale⁸

Il convient de ne pas considérer l'aviation légère comme un irritant de second ordre et de mettre en place les conditions d'une coexistence apaisée :

- **Négocier localement** une charte d'engagement des parties prenantes pour réduire les nuisances de ces différentes activités aériennes dites non commerciales et, si les engagements ne suffisent pas, **proposer une réglementation** portant restriction spécifique de certaines activités (restrictions en fonction des performances environnementales des avions, restrictions horaires).
- **Accompagner** le renouvellement des flottes basées (notamment des écoles de pilotage et des aéroclubs), en privilégiant le remplacement des vieux avions par des avions de dernière génération (électriques, hybrides ou très faiblement émissifs).

b) Concernant les aérodromes d'aviation générale ayant une activité « aviation légère » particulièrement importante

Il convient de distinguer les aérodromes objet d'arrêtés ministériels (Cannes – Mandelieu, Pontoise – Corneilles-en-Vexin et Paris-Saclay-Versailles) et les autres⁹.

Pour les premiers, il n'est pas toujours indispensable de renforcer la réglementation au niveau ministériel. Les autorités locales (préfets, directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile) sont légitimes pour prendre des décisions qui relèvent du disciplinaire pour les pilotes et les aéroclubs. Une récente décision du tribunal administratif de Versailles, à la suite d'un recours de plusieurs aéroclubs, a souligné que les dispositions réglementaires du code de l'aviation civile habilitent les autorités administratives à restreindre des manœuvres d'approche et d'atterrissage ou bien à interdire de survol certaines zones dites « ronds bleus ».

⁸ Lille – Lesquin, Nantes-Atlantique, Beauvais – Tillé, Bâle – Mulhouse, Bordeaux – Mérignac, etc.

⁹ Aix – Les Milles, Annecy, Avignon, Chavenay, Grenoble, Lognes – Émerainville, Meaux, Toulouse – Lasbordes, Saint-Cyr l'École, Vinon-sur-Verdon



Cartes et photographies des circuits de piste à Paris-Saclay-Versailles

Décision du tribunal administratif de Versailles du 27 février 2024

Saisi par une association regroupant soixante-dix aéroclubs franciliens, le tribunal a d'abord rappelé que les textes applicables, en particulier le code de l'aviation civile et l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs, permettaient au directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord de prendre cette décision. Ces dispositions habilitent en effet cette autorité administrative à restreindre les manœuvres d'approche et d'atterrissage des utilisateurs de l'aérodrome pour des motifs environnementaux.

Sur le fond, le tribunal a estimé que cette décision ne constitue ni une interdiction de l'utilisation de l'aérodrome ni une création de zones de survol interdites à tout appareil. Il a ensuite relevé, notamment, que dans la mesure où l'interdiction de survol de certaines zones édictée par la décision du 25 mai 2021 était accompagnée de limites tenant à des motifs de sécurité ou à des consignes des services de contrôle, elle n'avait ni conduit à un changement substantiel de la règle d'évitement de ces zones qui existait auparavant dans les procédures d'approche de l'aérodrome ni créé un danger particulier. Le tribunal a donc rejeté la demande d'annulation de cette décision.

- [Consulter la décision du tribunal administratif](#)

L'information et la pédagogie portées par l'administration et les structures (fédération ou aéroclubs) constituent un moyen efficace pour faire adopter des comportements vertueux en matière de protection de l'environnement et la santé. L'exemple du [guide élaboré par la DSAC-Nord rappelant les dispositions environnementales applicables sur l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles¹⁰](#) mériteraient d'être décliné sur de nombreuses plateformes.

Les recommandations portées aux parties prenantes de ces plateformes :

¹⁰ Aérodrome de Toussus-le-Noble - Les dispositions environnementales applicables, Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord, novembre 2023

- **Renforcer** la prévention des risques d'infraction aux règles édictées par arrêtés ministériels portant restriction de leur exploitation.
- **Associer** des volumes de protection environnementale aux procédures d'approche ou de départ afin de prévenir les risques de déviations inopportunes.
- **Moderniser** et, le cas échéant, **simplifier** ces arrêtés en distinguant bien les infractions susceptibles de donner lieu à sanction disciplinaire après avis de la commission administrative de l'aviation civile et les infractions susceptibles de donner lieu à poursuites de l'administration de l'aviation civile devant l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares. Il serait souhaitable pour cela d'articuler harmonieusement arrêtés interministériels et chartes de l'environnement.

À titre d'exemple, un nombre excessif de « tours de pistes » aux horaires où ceux-ci sont limités devrait relever du disciplinaire ; il en est de même pour le survol interdit de certains territoires. Il importe bien sûr que les sanctions disciplinaires soient rapidement prononcées.

Les engagements des écoles de pilotage et des aéroclubs devraient relever des chartes de l'environnement et le non-respect des engagements devrait relever des ministères de tutelle de ces établissements ou associations agréées et contrôlées par les ministères compétents.

Pour les **autres grands aéroports d'aviation légère**¹¹ :

- **Faire aboutir** des chartes de l'environnement engageantes ;
- **Moderniser** les procédures de navigation aérienne ;
- **Favoriser** le renouvellement des flottes ;
- **Généraliser** l'usage de silencieux efficaces pour les aéronefs d'anciennes générations.

c) Pour tous les autres aéroports

Il est essentiel de bien veiller à appliquer la circulaire interministérielle de 2005 en commençant par mettre en place des commissions consultatives de l'environnement et élaborer de façon concertée des chartes de l'environnement.

¹¹ Aix – Les Milles, Annecy, Avignon, Chavenay, Grenoble, Lognes – Émerainville, Meaux, Toulouse – Lasbordes, Saint-Cyr l'École, Vinon-sur-Verdon