

Valence-Chabeuil : des **aéronefs** insupportables !

PAR PAR L'ATELIER AÉROPORT FRAPNA DRÔME NATURE ENVIRONNEMENT

Un équipement du passé

L'aérodrome de Valence-Chabeuil a été créé par l'armée après la Première Guerre mondiale. Pendant la seconde guerre mondiale, il a été utilisé par l'armée de l'air française puis allemande. Son usage était donc essentiellement militaire. Dans les années 1960, des travaux sont réalisés afin de permettre d'utiliser la piste pour une exploitation civile et commerciale. La piste en béton est ensuite créée en 1970, agrandie en 1972. Depuis, une aérogare a été créée. Il y a 10 ans, le département, qui est désormais le gestionnaire de l'équipement, a décidé de ne pas accueillir de compagnie low cost afin de préserver une insertion harmonieuse de l'infrastructure dans son environnement. Désormais, ce site est doté d'un Plan d'Exposition au Bruit approuvé par arrêté préfectoral en février 2007. Mais les riverains ont été peu consultés au cours de cette évolution : la dernière enquête publique remonte à 2016 et portait exclusivement sur le plan de servitudes aéronautiques...

À quoi sert-il aujourd'hui ?

Son activité principale est liée au GAMSTAT (Groupement Aéromobilité de la Section Technique de l'Armée de Terre), qui se sert de l'aéroport comme d'un site d'entraînement. La particularité de cet aéroport est donc de dis-

poser d'une forte activité autour de l'hélicoptère, essentiellement militaire. Quelques entreprises spécialisées autour de l'hélicoptère s'y sont également installées : prestations pour l'armée, enseignement du vol, vols de loisirs, taxi... Par ailleurs, l'école de pilotage et l'aviation de tourisme s'y sont également développées, ainsi que le vol à voile.

Et l'environnement ?

L'activité d'un aéroport génère des nuisances pour l'environnement... La surface importante de sol imperméabilisé perturbe l'écoulement et l'absorption des eaux. De plus, les hélicoptères, en fonctionnement à proximité de la piste, déversent des litres de carburant sur une zone située à proximité d'un captage en eau potable.

Mais surtout, l'aéroport génère des nuisances sonores très importantes. La direction de l'aéroport refuse de les limiter et de les réguler pour permettre aux riverains de retrouver une bonne qualité de vie : une charte de bonne conduite devrait être élaborée en concertation entre les usagers et les riverains. Hélas ! La proposition de 2014 ne reprenait aucune proposition des riverains. Ils ont alors refusé de signer ce document qui, non seulement, aurait entériné la situation mais aurait étouffé chacune de leur plainte ! Une commission consultative de l'environnement est désormais installée : elle peine à se réunir tous les ans et la participation des

associations y est très contrainte (refus de présenter un diaporama lors de la dernière séance.)

En connaissance de cause ?

Contrairement à ce qui est répété, les riverains ne se sont pas installés ici en connaissance de cause ! Premièrement, l'information légale n'est que très récente ; deuxièmement, l'équipement n'est pas un simple aéroport de tourisme mais un équipement pour les hélicoptères particulièrement polluants et bruyants ; troisièmement, les règles existantes ne sont pas appliquées... Le PEB (plan d'exposition au bruit) est déficient et n'est pas respecté : les hélicoptères passent systématiquement au-dessus des habitations, sans chercher à les contourner. L'exposition au bruit est sous-évaluée, les mesures faites par les riverains ne sont pas prises en compte par la direction de l'aéroport.

Et cette situation va s'aggraver ! Les constructions sur l'espace impacté sont non-seulement autorisées, mais se développent ces dernières années. Le SCoT, les PLU des différentes communes concernées prévoient ainsi l'accueil de nouveaux riverains sans prendre en compte leur qualité de vie ! Les conflits d'usage vont nécessairement se multiplier...

Il est pourtant possible de gérer mieux cette situation absurde dans la considération de chacun et dans le dialogue : en 2014, l'avion qui tracte les planeurs a pu être équipé

d'un silencieux réduisant vraiment le bruit. Une nouvelle zone pour les vols stationnaires des hélicoptères a été définie faisant décroître un peu les nuisances. Malheureusement, certains avions de tourisme continuent à passer à basse altitude sans silencieux, et les hélicoptères militaires survolent longuement les habitations au mépris du PEB (plan d'exposition au bruit).

Quel avenir?

Encore une fois, l'économie prime dans les projets... Mais quel est l'intérêt d'une économie qui se construit contre les hommes? Quelle est la pérennité de cet équipement dans un contexte d'urgence climatique et de crise énergétique prévisible? L'investissement de la collectivité ne devrait-il pas concerner en priorité le développement durable? Rejoignez Frapna Drôme Nature Environnement pour dénoncer les nuisances de l'aéroport: signalez-vous par mail: frapna-drome@frapna.org



Commission Consultative de l'Environnement (CCE)

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) est l'outil privilégié de la concertation avec les populations riveraines des aéroports. Instituées par la loi du 11 juillet 1985, elles doivent être consultées pour toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation de l'aéroport sur les zones impactées par les nuisances sonores. Les CCE élaborent une charte de qualité de l'environnement et assurent le suivi de sa mise en œuvre. C'est dans le cadre de ces commissions, qu'ont été rendus possibles la mise en œuvre de plages de « moindre bruit », l'équipement d'avions en silencieux, la réflexion sur l'amélioration des trajectoires, la mise en place de contrôles. Les usagers peuvent porter des réclamations auprès de la CCE en saisissant la Direction de l'aérodrome de Valence – Chabeuil. Vous trouverez sur le site de Frapna Drôme Nature Environnement un formulaire pour signaler les nuisances subies.

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Rédigé par les services de la direction générale de l'aviation civile du ministère chargé des transports, le plan d'exposition au bruit est soumis à enquête publique et fixe, pour 10 à 15 ans, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances sonores. En France, le PEB définit trois zones: la zone A, la zone B et la zone C1 consultables sur une carte à l'échelle 1/25 000.

- La zone A est classée en bruit fort;
- La zone B expose aussi à un bruit fort sensiblement moins fort que la zone A;
- La zone C est la plus vaste; elle englobe un plus grand nombre de lieux de vie. Elle est classée en bruit modéré.

Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

(Consulter la carte du PEB sur le site de Frapna Drôme Nature Environnement : frapna-drome.org)