



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 15 : Protection de l'environnement

#### RENFORCEMENT DE L'APPROCHE ÉQUILIBRÉE DE LA GESTION DES BRUITS DES AÉRONEFS

(Note présentée par l'Australie)

##### SOMMAIRE

L'approche équilibrée se concentre actuellement sur les moyens de réduire le volume de bruit des aéronefs auquel la communauté est exposée. Cependant, il y a nombre de facteurs non auditifs qui importent pour déterminer la réaction au bruit des aéronefs. L'approche équilibrée pourrait être renforcée si des stratégies y étaient intégrées pour tenir compte des «problèmes des gens».

##### RÉFÉRENCES

*Éléments indicatifs sur l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829 de l'OACI)

### 1. INTRODUCTION

1.1 La réaction des gens au bruit des aéronefs est complexe. Le fait de réduire le bruit ne résout pas en soi les problèmes acoustiques que posent les aéronefs ni ne réduit les pressions des communautés sur les aéroports. Il y a nombre de facteurs non auditifs qui jouent un rôle très important dans la réaction des personnes au bruit des aéronefs.

1.2 L'expérience a montré que les gens sont susceptibles d'avoir une réaction négative accrue au bruit des aéronefs si, par exemple, ils estiment qu'on leur a menti ou qu'on les a délibérément induits en erreur en ce qui concerne le niveau de bruit des aéronefs auquel ils sont exposés ou sont susceptibles d'être exposés. De même, il y a probabilité d'opposition au bruit des aéronefs, quel que soit le niveau de pression du bruit, si la communauté estime que le bruit n'est pas nécessaire et qu'il pourrait être évité en ayant recours à des solutions de rechange possibles.

1.3 À l'inverse, il y a des chances que la réaction soit moins négative au bruit des aéronefs si la communauté intervient dans les processus de prise de décisions qui régulent le bruit généré. En donnant

aux gens un droit de regard sur les résultats en matière de bruit et la capacité d'intervenir dans les décisions, on obtient des avantages non négligeables.

1.4 Les pressions sur les aéroports viennent de plus en plus de résidents qui vivent dans des zones hors des enveloppes de bruit publiées – ces zones ont habituellement été traitées comme n'étant pas exposées à des niveaux significatifs de bruit. Les personnes touchées vivent généralement au-dessous de trajectoires de vol à forte densité de trafic et les problèmes qui se posent se rapportent généralement au nombre élevé de passages d'aéronefs plus qu'au volume de bruit à chaque passage.

1.5 Si l'on veut gérer efficacement le bruit des aéronefs, il faut adopter des stratégies qui tiennent compte de ces questions.

1.6 L'importance de ce qui est signalé aux paragraphes 1.2 et 1.3 est apparue évidente en Australie lorsqu'une nouvelle piste a été ouverte à l'aéroport de Sydney, en 1994. Il y a eu une très vive réaction de la part du public à l'ouverture de la piste. L'un des facteurs importants intervenant dans cette réaction a été l'avis général que le public avait été induit en erreur sur les incidences acoustiques du projet dans le processus d'évaluation de l'incidence environnementale. Les conclusions d'une enquête parlementaire ultérieure ont conduit à restructurer l'espace aérien de l'aéroport dans le cadre d'un processus s'appuyant sur l'intervention de la communauté.

## 2. APPROCHES CLASSIQUES

2.1 Les approches classiques de la gestion du bruit des aéronefs visent essentiellement à réduire le volume du bruit auquel la communauté est exposée. L'approche équilibrée reprend les quatre grands éléments de ces stratégies. Peu d'attention a été accordée à ces stratégies qui se focalisent sur les types de «problèmes des gens» identifiés aux paragraphes 1.2 et 1.3 ci-dessus.

2.2 En Australie, les messages générés dans les approches classiques pour décrire le bruit des aéronefs ont fortement contribué à donner aux gens l'impression qu'ils étaient induits en erreur. Par exemple, les zones hors des enveloppes de bruit habituelles ont généralement bénéficié de peu d'attention dans les processus officiels d'évaluation de l'incidence environnementale. C'est ce qui a conduit les gens à penser à tort qu'il n'y a pas de bruit hors de ces enveloppes. Les enveloppes de bruit n'indiquent pas l'emplacement des trajectoires de vol et le rapprochement entre ces deux éléments est souvent mal établi.

2.3 Les enveloppes de bruit habituelles sont fondées sur le concept de journée moyenne d'une année. C'est là une source constante de critiques de la part du public australien, qui conduit fréquemment à soutenir que les aéroports et les autorités aéronautiques font tout pour créer la confusion. L'information relative à la journée moyenne masque tant les fluctuations du bruit que ce qui arrive à des moments critiques – il est clair qu'elle n'illustre pas le bruit des aéroports d'une manière immédiatement intelligible pour le public.

2.4 En pratique, les accusations de fausses indications surviennent souvent lorsque les gens sont soumis à un «bruit surprise». Par exemple, les renseignements concernant l'enveloppe de bruit peuvent amener un acheteur potentiel de maison à s'attendre à ce qu'il n'y ait aucun bruit d'aéronefs à l'emplacement de sa nouvelle maison – en pratique ces attentes peuvent ne pas être satisfaites lorsque la personne en question occupe sa nouvelle maison. Des cas de «bruits surprises» à l'échelle d'une communauté se sont produits en Australie lorsque de nouveaux projets ont été lancés à la suite de processus d'évaluation de l'incidence environnementale fondés sur les approches classiques.

### **3. PERSPECTIVE ÉLARGIE**

3.1 De nombreux États appliquent de plus en plus tous les principes enchâssés dans l'approche équilibrée, laquelle offre par conséquent peu de possibilités de nouveaux avantages pour ces pays. Si l'on y ajoute les «problèmes des gens», on fait intervenir une dimension qui ne semble pas encore avoir été prise en considération dans le détail.

3.2 Des stratégies peuvent être élaborées pour aborder les questions soulevées aux paragraphes 1.2 et 1.3. L'expérience en Australie a démontré qu'en établissant un système servant à décrire le bruit des aéronefs de manière que les non-experts peuvent comprendre, on permet une communication efficace entre toutes les parties qui examinent des questions spécifiques de gestion du bruit des aéronefs. En établissant ce langage commun, on facilite l'intervention de la communauté dans les processus de prise de décisions et l'on surmonte nombre de questions ayant trait à des renseignements prêtant à confusion.

3.3 Pour l'essentiel, le système adopté en Australie est fondé sur l'idée de faciliter la transparence en ventilant les renseignements relatifs au bruit des aéronefs selon leurs éléments constitutifs. La plupart des non-experts se font une image du bruit des aéronefs dans leur esprit au moyen de quatre éléments essentiels d'information, à savoir l'endroit où les aéronefs volent, la fréquence et les heures de passage des aéronefs ainsi que la bruyance des survols individuels. Les non-experts structurent généralement leurs conversations au sujet du bruit des aéronefs autour de ces quatre éléments lorsqu'ils s'entretiennent entre-eux. Ces renseignements peuvent facilement être réunis, analysés et présentés au moyen de la technologie qui est maintenant couramment disponible. Pour de nombreuses applications, il est inutile et en fait contre-productif de suivre la pratique traditionnelle consistant à comprimer ces informations dans des courbes de bruit logarithmiques pour une journée moyenne dans une année.

3.4 Étant donné que les pressions sur les aéroports correspondent à des zones, il est important que l'intervention des communautés dans les processus de prise de décisions soit élargie aux zones allant bien au-delà des enveloppes de bruit habituelles. Si tel doit être le cas, il est essentiel que des renseignements sur le bruit des aéronefs soient produits qui indiquent les schémas d'exposition au bruit des aéronefs à l'échelle de zones.

3.5 Cette approche est en fait une prolongation du principe largement accepté de «divulgaration du bruit». Si l'on veut éviter les impressions d'avoir été induit en erreur, alors les acheteurs potentiels de maisons doivent savoir s'ils achètent une maison située au-dessous d'une trajectoire de vol à forte densité de trafic, que la maison en question se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur des enveloppes de bruit traditionnelles. De même, s'il doit y avoir transparence et véritable intervention de la communauté dans les processus d'évaluation des incidences environnementales, les réseaux de trajectoires de vol proposés et la répartition horaire des vols sur ces trajectoires doivent être clairement définis sur une vaste zone. La transparence peut constituer un outil très efficace permettant à des personnes sensibles au bruit d'éviter de s'installer sous des trajectoires de vol à forte densité de trafic.

### **4. INCIDENCE FINANCIÈRE DES MESURES PROPOSÉES**

4.1 L'Australie estime que les travaux supplémentaires proposés devraient être conduits dans le cadre du programme de travail du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Le coût supplémentaire de coordination de ces travaux devrait être marginal et pourrait être imputé au Programme 3.6 intitulé Protection de l'environnement.

**5. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

5.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à noter que de nombreux États pourraient tirer des avantages supplémentaires de l'application de l'approche équilibrée en faisant intervenir les communautés pour tenir compte des «problèmes des gens»;
- b) à demander au Conseil qu'il insère les techniques d'intervention des communautés dans l'approche équilibrée, dans le cadre de son examen permanent des éléments du Document 9829, pour veiller à ce que les éléments indicatifs demeurent à jour et répondent aux besoins des États.

— FIN —