



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale — Politique et normalisation

#### LA GESTION DU BRUIT

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte du point de vue de l'ACI et CANSO sur la gestion du bruit par les aéroports et porte notamment sur la pertinence des facteurs non acoustiques pour définir des stratégies de gestion du bruit et élaborer des politiques appropriées relatives aux niveaux d'exposition au bruit et à la nuisance sonore causée par les aéronefs. Elle propose l'ajout de l'engagement de la communauté comme élément transversal de l'Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs de l'OACI.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à prendre note du point de vue de l'ACI et CANSO sur la gestion du bruit à proximité des aéroports ;
- à charger le Conseil de faire progresser la compréhension des facteurs non acoustiques comme éventuel moyen d'appuyer l'élaboration de politiques qui permettent de s'attaquer adéquatement à la nuisance sonore causée par les aéronefs que subissent les communautés ;
- à charger le Conseil d'ajouter l'engagement de la communauté comme élément transversal de l'Approche équilibrée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E : Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	A40-WP/54 EX/21 A40-WP/57 EX/24 A40-WP/354 EX/148

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La technologie des aéronefs pris isolément a considérablement réduit l’empreinte de bruit de leurs mouvements au cours des dernières décennies. Cela dit, dans plusieurs régions, ces progrès en matière de réduction du bruit des aéronefs à la source sont mis en péril par la croissance mondiale du trafic et par l’introduction de plus gros aéronefs. Il est également devenu plus difficile de trouver de nouvelles façons d’améliorer la performance technique des aéronefs en matière de bruit. Pour ces raisons, les niveaux de bruit cumulatif à proximité de certains aéroports ont augmenté.

1.2 En outre, malgré la réduction de l’empreinte de bruit des aéronefs pris isolément et l’introduction à grande échelle de programmes d’isolation acoustique et de nouvelles procédures opérationnelles, de plus en plus de personnes et de communautés éprouvent une certaine hostilité envers les aéroports et les activités aéronautiques. Ces sentiments sont souvent exprimés du fait de l’utilisation accrue des réseaux sociaux et se traduisent par une augmentation massive du nombre de plaintes liées au bruit et de la protestation du public concernant le bruit des aéronefs à certains aéroports. Cela pourrait, par voie de conséquence, avoir des incidences négatives sur la capacité de croissance de l’aviation pour satisfaire la demande grandissante.

1.3 De plus, des faits nouveaux récents tels que la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) et l’éventuelle introduction de nouveaux aéronefs supersoniques pourraient rendre plus difficile la gestion du bruit des aéronefs. Il est nécessaire que l’industrie aéronautique assure une gestion efficace du bruit qui offre des solutions viables pour toutes les parties prenantes.

1.4 Bien que le bruit absolu soit important, des recherches ont démontré que les facteurs acoustiques sont seulement responsables d’environ 30 % de la nuisance sonore que subissent les communautés. L’ACI et CANSO recommandent que les États et l’industrie améliorent leurs connaissances des 70 % restants afin que des politiques et des mesures puissent être élaborées et planifiées en conséquence.

1.5 Les communautés ont toujours été au cœur de l’engagement et des initiatives des aéroports en matière de gestion du bruit. L’OACI a reconnu que les communautés devraient participer à la recherche de solutions pour remédier au problème du bruit dans la Circulaire 351 de l’OACI *Engagement de la communauté pour la gestion environnementale de l’aviation*. En outre, les *Orientations relatives à l’Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829) de l’OACI soulignent la nécessité de consulter les membres du public dont la qualité de vie pourrait être perturbée. L’ACI et CANSO estiment qu’il faudrait codifier davantage l’engagement de la communauté comme élément transversal à l’appui de la mise en œuvre de l’Approche équilibrée de l’OACI.

## 2. FACTEURS NON ACOUSTIQUES

2.1 La nuisance que subissent les communautés est une question complexe, au même titre que la relation entre les aéroports et leurs communautés locales. La manière dont la population perçoit le bruit implique un certain niveau de subjectivité qui ne saurait être entièrement expliqué que par des facteurs acoustiques. Outre le bruit et la fréquence des vols, il existe plusieurs facteurs « non acoustiques » susceptibles d’occasionner une nuisance. Ces facteurs peuvent comprendre le niveau de confiance de la population envers les aéroports ou les autorités de manière générale ainsi que leur opinion sur l’aviation. Les recherches démontrent que l’exposition au bruit (facteurs acoustiques) n’est responsable que d’environ 30 % de la nuisance.

2.2 Sans pour autant remettre en question l'attention nécessaire accordée à la réduction du bruit, une perspective nouvelle et élargie doit être adoptée. Les facteurs non acoustiques sont importants pour déterminer le niveau de nuisance et doivent désormais être utilisés lors de l'élaboration de stratégies de gestion du bruit et de politiques. Celles-ci doivent reposer sur une bonne compréhension des facteurs qui influencent l'opinion du public concernant le bruit, et il est important d'établir s'il est possible de l'influencer et de le changer.

2.3 Malgré ce qui précède, les politiques gouvernementales nationales et les stratégies de gestion du bruit des aéronefs appliquées jusqu'à présent sont centrées sur des mesures visant à réduire l'exposition au bruit.

### 3. APPROCHE ÉQUILIBRÉE DE L'OACI

3.1 L'Approche équilibrée de l'OACI est une solution consistant en une politique menée localement qui permet de déterminer les mesures à prendre pour réduire le bruit aux aéroports et à leurs alentours. Elle fournit un cadre d'analyse des diverses mesures disponibles pour permettre une prise de décisions en matière de politiques de la manière la plus efficace possible. L'Approche équilibrée consiste en quatre éléments : la réduction du bruit à la source ; la planification et la gestion efficaces de l'utilisation des terrains ; les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit ; les restrictions d'exploitation. Les restrictions d'exploitation ne devraient être imposées qu'en dernier recours. L'Approche équilibrée a été intégrée aux dispositions législatives de certaines entités politiques, dont l'Union européenne (UE) par le Règlement (UE) n° 598/2014.

3.2 L'ACI et CANSO estiment que l'Approche équilibrée de l'OACI devrait demeurer le fondement de la gestion du bruit des aéronefs dans le monde entier car elle fournit un cadre harmonisé à l'échelle mondiale adéquat pour l'aviation en tant qu'industrie internationale tout en tenant compte des différentes situations locales des aéroports et en offrant la flexibilité nécessaire pour s'y adapter.

3.3 Les *Orientations relatives à l'Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* de l'OACI disposent qu'il devrait être prévu un mécanisme de consultation avec les parties prenantes, notamment les membres du public dont la qualité de vie peut être perturbée. En outre, lors de la définition des mécanismes de consultation, on mettra le plus grand soin à définir qui sont les « parties prenantes », car l'expérience a démontré que les populations vivant dans des zones situées hors des courbes de niveau de bruit publiées, mais au-dessous ou à proximité de trajectoires de vol à forte densité de trafic, peuvent souhaiter participer pleinement aux processus de consultation.

3.4 Ce point est d'autant plus pertinent en raison de l'introduction de la PBN. En effet, du fait de la modification des routes, de nouvelles communautés plus éloignées de l'aéroport commencent à être régulièrement exposées au bruit des aéronefs. De plus, la PBN soulève la question de la concentration de bruit sur des routes spécifiques. Une autre incidence sur les communautés est liée à l'éventuelle réintroduction des avions supersoniques, lesquels peuvent dépasser les niveaux de bruit maximaux et pourraient potentiellement augmenter le nombre de membres du public exposés au bruit des aéronefs.

3.5 Vu la complexité de la question de la nuisance liée au bruit des aéronefs, à laquelle s'ajoutent les défis posés par les nouvelles avancées technologiques et les incidences potentielles du bruit des aéronefs sur un groupe élargi de parties prenantes, une solution mondiale plus pratique est préconisée. De telles solutions existent déjà dans plusieurs régions, et les aéroports travaillent en collaboration avec leurs communautés. Par exemple, la PBN peut à la fois faire partie du problème de bruit et faire partie de

la solution. Elle peut être utilisée pour la gestion et ainsi atténuer la concentration de bruit dont elle peut être la cause, comme c'est le cas à certains aéroports qui ont mis en place des zones ou des périodes de répit en consultation avec les parties prenantes. L'expérience a montré que les solutions sont plus efficaces lorsque l'avis des communautés est pris en compte lors de leur élaboration.

3.6 L'engagement de la communauté permet de mieux informer tous ceux qui participent à la planification des routes. À condition d'être bien menée, une consultation du public peut être économique car elle permet d'éviter la mise en œuvre de solutions qui ne tiennent pas compte de l'avis des parties prenantes concernées, ce qui réduit le risque d'échec.

3.7 Considérant que l'engagement de la communauté à l'échelle locale est universellement admis comme étant la meilleure pratique et qu'il est déjà reconnu par l'OACI, l'ACI et CANSO estiment qu'il devrait être reconnu comme élément transversal de l'Approche équilibrée de l'OACI, en vue de trouver des solutions pratiques qui tiennent compte de l'avis des communautés, dans la mesure du possible, à l'appui des 4 piliers.

#### 4. **RÉSOLUTION A39-1 DE L'OACI**

4.1 L'ACI et CANSO accueillent favorablement la proposition du Conseil de l'OACI d'ajouter une référence à l'engagement de la communauté et à la Circulaire 351 de l'OACI *Engagement de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*. L'ACI et CANSO proposent également de modifier le texte de la Résolution A39-1 de l'OACI tel que proposé dans la note de travail A40-WP/57ACI pour y ajouter l'engagement de la communauté en tant qu'élément transversal de l'Approche équilibrée. Le nouveau texte est indiqué en ***caractères italiques gras et soulignés*** ci-après :

*« 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 **(ainsi qu'un élément transversal à l'appui : l'engagement de la communauté),** 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 ;*
- *Les restrictions de l'exploitation, en vue d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible ;*
- ***L'engagement de la communauté est un élément transversal qui devrait appuyer les 4 piliers susmentionnés, en vue de trouver des solutions pratiques qui tiennent compte de l'avis des communautés, dans la mesure du possible ».***