



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

#### LIMITATION DU BRUIT AUTOUR DES AÉROPORTS : UNE CONDITION POUR L'AVENIR DE L'AVIATION

(Note présentée par 41<sup>2</sup> États contractants, membres de  
la Conférence européenne de l'Aviation civile)

#### SOMMAIRE

Cette note de travail appelle l'attention sur la situation du bruit autour des aéroports situés dans des zones à forte densité de population. Les plaintes légitimes des populations pourraient avoir des incidences sérieuses sur le système de transport aérien en limitant le développement de certains aéroports et en limitant par conséquent la capacité du système tout entier.

Décision de l'Assemblée : L'Assemblée est invitée à prendre les actions proposées dans le paragraphe 13.

#### INTRODUCTION

1. Malgré les progrès accomplis sur le plan de la technologie (qui ont abouti à une amélioration considérable du bruit à la source) et des politiques suivies (telles que le retrait progressif des avions Chapitre 2), la mise à jour des études faites par le Comité de la Protection de l'environnement en

<sup>1</sup> Traduction fournie par la Conférence européenne de l'Aviation civile.

<sup>2</sup> Albanie, Allemagne\*, Arménie, Autriche\*, Azerbaïdjan, Belgique\*, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre\*, Croatie, Danemark\*, Espagne\*, Estonie\*, Finlande\*, France\*, Grèce\*, Hongrie\*, Irlande\*, Islande, Italie\*, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie\*, Lituanie\*, Luxembourg\*, Malte\*, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas\*, Pologne\*, Portugal\*, République tchèque\*, Roumanie, Royaume-Uni\*, Slovaquie\*, Serbie-Monténégro, Slovénie\*, Suède\*, Suisse, Turquie, Ukraine.

\* Les États Membres de l'Union européenne sont indiqués par un astérisque dans la liste ci-dessus.

aviation du Conseil de l'OACI (CAEP)<sup>3</sup> en 2004 a montré que le nombre de personnes exposées au bruit des aéronefs continuera à augmenter si des mesures ne sont pas prises.

2. L'OACI a produit un concept supplémentaire, celui de l'Approche équilibrée. Celle-ci fournit aux États un instrument permettant de traiter les problèmes du bruit des aéronefs lorsqu'ils se produisent — dans les aéroports individuels — en «*prenant conscience de l'environnement et des aspects économiques. L'approche équilibrée englobe quatre éléments principaux : réduction du bruit à la source, planification et gestion de l'utilisation des terrains, procédures d'exploitation à moindre bruit et restrictions d'exploitation des aéronefs.*»<sup>4</sup>

3. La situation du bruit autour des aéroports dans les zones de haute densité devient de plus en plus aiguë, principalement en Europe mais aussi dans d'autres parties du monde. La préoccupation majeure des gens concerne le nombre d'événements bruyants et la perturbation du sommeil nocturne.

4. Une décision de la Cour européenne des Droits de l'Homme en 2003 a pour effet que les États sous sa juridiction sont légalement tenus de trouver et de maintenir un équilibre entre les droits et les intérêts du secteur de l'aviation et les droits et intérêts des personnes qui sont touchées de manière préjudiciable par l'impact du bruit produit par ses activités. Bien que cette décision accepte qu'en faisant de la sorte les intérêts économiques du secteur peuvent être légitimement pris en compte, elle indique aussi clairement que les États ne peuvent pas se contenter de croire que cette considération soit la seule qui vaille ou celle qui prime.

5. Le CAEP reconnaît l'importance des problèmes du bruit autour des aéroports, et il a proposé, lors de sa sixième réunion en février 2004, trois objectifs généraux pour l'OACI en matière d'environnement, dont l'un est de «*limiter ou de réduire le nombre de personnes affectées par le bruit important des aéronefs.*»

6. Une autre instance des Nations unies traite également la question du bruit des aéronefs. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a fixé «*des valeurs indicatives pour la gêne de 50 à 55 dBL<sub>Aeq</sub> représentant les niveaux diurnes au-dessous desquels une majorité de la population adulte sera protégée contre une gêne modérée ou sérieuse, respectivement.*»<sup>5</sup>

7. En prenant en compte les développements et les plaintes légitimes des personnes vivant au voisinage des aéroports, il s'ensuit que les émissions de bruit des aéronefs peuvent avoir, et auront, des incidences sérieuses dans un proche avenir sur la croissance de l'aviation. Elles pourraient limiter le développement de certains aéroports ou même contraindre leur utilisation, en limitant par conséquent la capacité du système tout entier. Malheureusement, il pourrait ne pas être possible de répondre de manière adéquate aux plaintes des personnes, sans peser sur le secteur de l'aviation.

---

<sup>3</sup> CAEP:6-WP/57, Appendice 3I

<sup>4</sup> CAEP/6-WP/16: Orientations sur l'approche équilibrée pour la gestion du bruit des aéronefs

<sup>5</sup> OMS Lignes directrices sur le bruit de la communauté, 1999

## **IMPÉRATIFS DE POLITIQUES À L'AVENIR**

8. Le CAEP a traditionnellement proposé différentes mesures pour réduire le problème du bruit des aéronefs, à différents niveaux, notamment technologique (normes de certification) et opérationnel (procédures, restrictions).

9. Lors de sa dernière réunion, le CAEP a entériné les «Orientations sur l'approche équilibrée pour la gestion du bruit des aéronefs» qui venaient d'être élaborées, visant à gérer les problèmes spécifiques de bruit autour des aéroports en donnant une importance égale aux quatre types de mesures différentes, décrites au paragraphe 2.

10. La croissance de l'industrie du transport aérien réduit les avantages qu'offraient jusqu'à présent l'amélioration technologique des aéronefs et les pratiques d'exploitation. En conséquence, il est impératif d'aborder les quatre éléments de l'approche équilibrée et d'élaborer des mesures. Seule une combinaison de mesures pourrait permettre de respecter «l'objectif bruit» que s'est fixé l'OACI, sur proposition du Conseil.

11. Il est nécessaire que l'OACI assure une surveillance des progrès accomplis dans tous les éléments de l'approche équilibrée et examine les résultats obtenus en matière de planification de l'utilisation des terrains, de réduction du bruit à la source, de restrictions et procédures d'exploitation existantes. Ces éléments font partie du programme de travail de CAEP/7.

12. En ce qui concerne la réduction à la source, il incombe traditionnellement à l'OACI de mettre à jour régulièrement les normes de bruit de manière à ce que les technologies les plus récentes soient appliquées.

## **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

13. L'Assemblée est invitée à examiner ces faits et conclusions de politiques dans la perspective :

- a) d'adopter les objectifs environnementaux proposés par le Conseil, tout en saluant les travaux effectués par le Conseil pour élaborer les Orientations sur l'approche équilibrée, et de demander au Conseil de promouvoir l'utilisation de ces Orientations;
- b) d'encourager les États à envisager les quatre éléments de l'approche équilibrée en vue d'aborder les problèmes du bruit autour des aéroports en conformité avec les Orientations;
- c) de demander au Conseil, par l'intermédiaire du CAEP, de développer de nouvelles mesures permettant de réduire le bruit des aéronefs à la source;
- d) de demander au Conseil de suivre les progrès accomplis dans la limitation ou la réduction du nombre de personnes affectées par le bruit autour des aéroports et, en se fondant sur les résultats de ce processus, afin de permettre à CAEP/7 d'examiner la pertinence d'entreprendre des travaux sur de nouvelles normes acoustiques.