La DGAC développe actuellement un outil consistant à réguler le trafic en fonction de la classe acoustique des appareils. Cette classification sera basée sur des mesures de bruit reflétant la situation réelle d’exploitation des avions légers, ceci afin de mieux coller à la réalité de la gêne ressentie par les riverains.

Le dernier numéro d’Aviation civile, le magazine de la Direction générale de l’aviation civile, a consacré un article à la problématique des nuisances sonores de l’aviation légère. Y est présenté le projet actuellement mené par la Direction du contrôle de la sécurité (DCS) et destiné à diminuer l’exposition des riverains au bruit des avions légers. Dénommé GENIAL (pour « Gestion de l’exposition aux nuisances sonores induites par l’aviation légère »), le projet ambitionne de réguler le trafic selon la classification acoustique des avions, tout en sauvegardant l’intérêt des pratiquants. Concrètement, il s’agit de développer un outil susceptible de permettre aux instances de concertation, quand elles existent, de gérer simplement et de manière adaptée l’exposition au bruit autour de l’aérodrome en régulant le trafic selon sa nature. Basé sur une classification des avions établie en fonction de leur niveau de bruit, le système attribue à chaque créneau horaire reconnu sensible un nombre d’avions en fonction de leur caractéristique acoustique. La souplesse de ce mode de répartition du trafic permet par exemple qu’un certain nombre d’avions estimés « silencieux » soient autorisés en même temps que des avions plus bruyants, les clés de péréquation pouvant évoluer au gré de la journée. Le concept inhérent à GENIAL doit tout d’abord s’appliquer aux avions légers à hélice de construction industrielle, mais d’autres catégories pourraient à terme être concernées.

On s’en doute, la question clé a été de savoir comment déterminer les performances des avions au cours d’un tour de piste. Il se trouve que la classification acoustique, qui ne donne qu’une indication partielle et non adaptée des performances acoustiques de l’avion, n’était pas utilisable. De fait, la certification acoustique n’est intervenue qu’en 1975 en ce qui concerne l’aviation légère. Ce qui explique en partie que 30% de la flotte actuelle évoluant en France ne soit pas certifiée. De surcroît, même quand l’avion est certifié, les informations acoustiques se distinguent par leur grande disparité. Pourquoi ? Jusqu’en 1988, les mesures de bruit s’effectuaient en vol horizontal ; depuis, ce sont des mesures au décollage qui déterminent la classification acoustique d’un appareil. Pour obtenir des mesures représentatives du bruit produit par un avion en situation réelle d’exploitation, la DCS a donc adopté un protocole fondé sur 6 mesures de bruit effectuées lors d’un vol en palier à 800 pieds et à différents régimes moteur. Ainsi, sont pris en compte les différentes signatures acoustiques propres à chaque phase de vol d’un circuit de piste (décollage, vent arrière, etc.). Ici, contrairement à la classification acoustique, la masse de l’appareil n’entre aucunement en ligne de compte : ce critère est en effet considéré comme étant indifférent au riverain dans l’appréciation de sa gêne.

Le tout aboutit à une classification acoustique en trois groupes, selon laquelle les avions les moins bruyants (groupe 1) se verront décerner un label acoustique. A travers ce dispositif, la DGAC espère inciter les aéroclubs à équiper leurs avions de silencieux d’échappement, hélices spécifiques ou multipales et autres dispositifs atténuateurs de bruit. Après la validation du protocole de mesure, qui devait s’achever fin 2007, des mesures sur une quarantaine de types d’appareils représentatifs du parc d’aviation légère français seront réalisées courant 2008. Ensuite, l’outil GENIAL pourra être mis à la disposition des aéroclubs.

A noter que ce dispositif développé par la DGAC intervient à la suite du rapport du Sénateur Claude Belot (« Mission sur l’aviation sportive et de loisirs », novembre 2004). Ce concept avait reçu le soutien du Conseil national du bruit, qui s'était appuyé sur le concept GENIAL pour émettre, dans un rapport daté de novembre 2006, une recommandation spécifique de la problématique des tours de piste (« Bruit de l’aviation légère en France - la situation en 2005").
Source : Aviation civile n°344 - Novembre-décembre 2007