



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/172
EX/57
20/9/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement

PROBLÈMES PROVOQUÉS PAR LES COUVRE-FEUX NOCTURNES DANS CERTAINES PARTIES DU MONDE

(Note présentée par l'Inde)

SOMMAIRE

La présente note expose les problèmes que provoquent les couvre-feux nocturnes dans certaines parties du monde, entraînant des restrictions de la capacité d'acheminement du trafic aérien. Étant donné l'augmentation des volumes de trafic, ces restrictions provoquent des encombrements de circulation aérienne et des déséquilibres dans l'utilisation des infrastructures aéronautiques. Il faut revoir la nécessité de maintenir des couvre-feux nocturnes afin de rendre possible l'utilisation sans restriction des aéroports et d'améliorer la capacité en vue de répondre à la demande de trafic sans ajouts à l'infrastructure ni compromis par rapport aux procédures de sécurité.

1. INTRODUCTION

La fourniture de services de transport aérien efficaces et fiables est d'une importance économique capitale. La pratique existante des couvre-feux nocturnes aux aéroports de certaines régions du monde est source de contraintes pour le trafic et provoque des encombrements. Cette situation est encore compliquée par les règlements nationaux de certains pays qui imposent des couvre-feux nocturnes par souci de confort dans l'environnement local. Ces restrictions ont une incidence néfaste sur les créneaux disponibles à ces aéroports. De plus, elles provoquent des problèmes dans un grand nombre d'autres pays, notamment les pays en développement qui sont obligés de recevoir un important volume de vols aériens réguliers à des heures très avancées de la nuit, ce qui entraîne un grave déséquilibre de l'utilisation de leurs installations. D'un côté, l'infrastructure aéroportuaire et les installations de navigation aérienne font face à d'importants encombrements durant certaines périodes nocturnes, de l'autre durant la plus grande partie de la journée, ils demeurent par trop sous utilisés. L'espace aérien devient aussi encombré durant la nuit, ce qui s'assortit de tensions dans les organismes de contrôle de la circulation aérienne.

(3 pages)

G:\A.35\A.35.wp.172.fr\A.35.wp.172.fr.doc

L'imposition de couvre-feux nocturnes a été rendue nécessaire par la mauvaise planification urbaine des villes dotées d'aéroports. Nombre d'aéroports étaient situés hors des villes mais se sont trouvés dans des zones peuplées du fait qu'on a laissé ces villes croître autour des aéroports sans planification adéquate. Par souci du confort de petites populations autour des aéroports, des restrictions ont été imposées sur les vols provenant d'aéroports qui causaient des problèmes et un inconfort dans d'autres villes. Les voyageurs et la communauté aéronautique ne devraient pas souffrir d'une mauvaise planification des villes.

2. QUESTIONS LIÉES AUX COUVRE-FEUX NOCTURNES

2.1 La nécessité d'introduire des couvre-feux nocturnes à certains aéroports était due aux niveaux élevés de bruit des avions de conceptions antérieures, comparativement aux niveaux de bruit des avions actuels, car ils répondaient seulement aux spécifications du Chapitre 2 de l'OACI en matière de bruit. Les avions actuels certifiés selon les spécifications du Chapitre 3 font beaucoup moins de bruit. De plus, les avions intégrés au parc aérien aujourd'hui sont généralement plus silencieux de 20 décibels que les avions d'il y a 30 ans. La réduction de la bruyance est donc de 75 %. Les futurs moteurs d'aviation devraient avoir des niveaux de bruit encore inférieurs.

2.2 La pratique en vigueur des couvre-feux nocturnes à divers aéroports du monde a une incidence néfaste sur la capacité d'acheminement du trafic aérien et l'infrastructure d'autres aéroports aussi. Ces restrictions du trafic aérien provoquent des déséquilibres dans les capacités d'acheminement du trafic, des distorsions en matière de besoins d'infrastructures et l'introduction de procédures d'exploitation qui peuvent entraîner des compromis en matière de sécurité et par rapport aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Les restrictions dues aux couvre-feux nocturnes restreignent non seulement la croissance du transport aérien mais provoquent aussi des gênes pour les voyageurs.

2.3 Un grand nombre d'aéroports, qui doivent répondre aux demandes toujours croissantes de trafic aérien, sont gênés par leurs réglementations nationales en matière d'environnement qui leur imposent des couvre-feux nocturnes. Ces restrictions des flots de trafic aérien ont une incidence néfaste sur les capacités d'acheminement de ce trafic à plusieurs autres aéroports aussi. Il faut revoir le maintien des couvre-feux nocturnes aux aérodromes dans l'objectif est d'ouvrir les aéroports à l'exploitation 24 heures sur 24. Cette mesure aurait aussi pour effet d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire à des aéroports qui subissent le contre-coup de l'imposition de couvre-feux nocturnes en d'autres endroits.

2.4 Demande de vols nocturnes

2.4.1 Les compagnies aériennes ne peuvent opérer de façon profitable que s'il y a suffisamment de passagers ou de fret pour utiliser leurs services à un prix qui couvre leurs coûts. Un certain nombre d'autres facteurs peuvent avoir une incidence sur le choix des clients, mais le plus important peut-être est celui de la commodité, ce qui se résume en réalité à une question d'horaire et de fréquence des vols. La disponibilité d'une capacité diurne peut aussi avoir une incidence sur la demande de vols nocturnes. L'importance économique des vols nocturnes est encore principalement déterminée par leurs rôles en ce qui concerne l'utilisation efficace des avions par les compagnies aériennes.

2.4.2 Les vols nocturnes sont souvent nécessaires pour assurer des niveaux de services compétitifs. Les vols longue distance, qui sont prépondérants de nuit, franchissent généralement plusieurs fuseaux horaires, ce qui limite leurs créneaux et les possibilités de correspondances avec des services régionaux à chaque bout de ligne. Un plus grand nombre de services long-courrier sont maintenant en

mesure d'effectuer leurs vols sans escale, en raison de l'amélioration de la conception des aéronefs ou parce qu'ils peuvent désormais emprunter des routes plus directes et plus courtes, ou en raison d'une combinaison de ces deux éléments.

2.5 Compte tenu des progrès et des améliorations technologiques réalisés en ce qui concerne le niveau de bruit, les restrictions d'exploitation imposées antérieurement en raison d'un plus haut niveau de bruit ne sont plus justifiées. Il est donc grand temps que ces restrictions soient revues et que les couvre-feux nocturnes soient assouplis.

2.6 On gagnerait considérablement en capacité aéroportuaire et le trafic pourrait se faire sans beaucoup de restrictions. Les capacités d'exploitation des aéroports augmenteraient considérablement sans avoir à créer des infrastructures complexes ou de nouvelles procédures d'exploitation.

3. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

3.1 L'Assemblée est invitée à prendre acte du contenu de la présente note et à décider que :

- a) les couvre-feux nocturnes imposés par certains pays aux services de transport aérien, qui causent des contraintes en matière de créneaux et par conséquent un déséquilibre dans l'utilisation des droits de circulation, sont devenus une gêne pour l'accès au marché et la croissance du transport aérien, et par conséquent devraient être annulés ;
- b) tous les décideurs devraient fonder leurs décisions sur des enquêtes fiables concernant les effets de l'interdiction des vols nocturnes. Toutes les parties intéressées devraient collaborer pour parvenir avec l'industrie du trafic aérien ainsi qu'avec les populations qui vivent à proximité des aéroports à une solution équilibrée ;
- c) tous les États devraient se conformer strictement aux SARP de l'OACI et aucun État ne devrait imposer de normes unilatérales allant au-delà des SARP, avec le risque qu'il y ait une incidence néfaste sur le transport aérien d'autres États.