

ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

## COMITÉ EXÉCUTIF

## Point 17 : Protection de l'environnement

## BRUIT DES AÉRONEFS ET INCIDENCES SUR LA QUALITÉ DE L'AIR LOCALE

(Note présentée par les États-Unis)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'OACI et ses États membres se sont engagés à limiter ou à réduire le nombre de personnes exposées à des nuisances sonores importantes causées par les aéronefs, ainsi qu'à limiter ou à réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale. Ils ont pris des mesures efficaces pour modérer les nuisances sonores et les incidences sur la qualité de l'air locale en établissant une politique, des normes et des orientations. Les États-Unis souhaitent reconnaître les progrès accomplis dans chacun de ces domaines et encouragent à poursuivre les efforts de réduction du bruit de l'aviation et des incidences des émissions sur la qualité de l'air locale.

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

- a) à encourager vivement le Conseil à adopter les normes sur le bruit proposées dans le Chapitre 14 et à reconnaître qu'il s'agit d'une étape importante sur la voie de la réduction à la source du bruit des aéronefs ;
- b) à appuyer la recommandation du Comité de la protection de l'environnement en aviation qui demande instamment aux États de ne pas imposer de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui respectent la norme proposée de certification acoustique du Chapitre 4 et/ou du Chapitre 14 de l'Annexe 16, Volume I, lorsque celui-ci aura été adopté par le Conseil ;
- c) à réaffirmer son engagement d'appliquer une « approche équilibrée », notamment les éléments d'orientation à cet effet qui figurent dans le Doc 9829, en reconnaissant que des restrictions d'exploitation ne devrait pas être envisagées comme premier recours et, si elles doivent l'être, uniquement après une étude attentive de chacun des autres éléments ;
- d) à reconnaître les progrès accomplis et les travaux en cours sur la réduction des incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale, et à appuyer la poursuite des travaux sur l'élaboration d'une certification pour les PM non volatiles.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C – <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI et ses États membres se sont engagés à limiter ou à réduire le nombre de personnes exposées à des nuisances sonores importantes causées par les aéronefs, et à limiter ou réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale. Ils ont pris des mesures efficaces pour modérer les nuisances sonores et les incidences sur la qualité de l'air locale en établissant une politique, des normes et des orientations. Les États-Unis souhaitent reconnaître les progrès accomplis dans chacun de ces domaines et encourager d'autres efforts pour l'atténuation du bruit de l'aviation et de l'incidence des émissions sur la qualité de l'air locale.

## 2. RÉDUCTION DES INCIDENCES DU BRUIT

2.1 En février 2013, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a recommandé l'adoption de la norme du « Chapitre 14 », sur le bruit des aéronefs. Au terme d'une analyse des avantages et du rapport coût-efficacité effectuée dans le cadre de son mandat, le Comité a recommandé une nouvelle norme imposant une réduction de 7 EPNdB (niveau de bruit effectivement perçu) par rapport à la norme actuelle du Chapitre 4. Les États-Unis appuient sans réserve l'adoption de la proposition de norme du Chapitre 14 par le Conseil de l'OACI.

2.2 Dans sa décision de recommander la norme acoustique du Chapitre 14, le CAEP a aussi recommandé que les États soient instamment invités à ne pas imposer de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui se conforment aux normes de certification acoustique des Chapitres 4 et 14 de l'Annexe 16, Volume I. Les États-Unis appuient cette recommandation et recommandent en outre la formulation suivante : « les États sont instamment invités à ne pas imposer de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 4 et/ou du Chapitre 14 de l'Annexe 16, Volume I », lorsque le Chapitre 14 aura été adopté par le Conseil de l'OACI.

2.3 En 2001, l'OACI a adopté l'« approche équilibrée » en matière de gestion du bruit des aéronefs. Depuis, les États membres de l'OACI réaffirment constamment que cette approche constitue la politique la mieux adaptée pour réduire les nuisances sonores des aéronefs, comme l'indique la Résolution A37-18 de 2010. L'approche équilibrée repose sur quatre éléments principaux : 1) la réduction à la source du bruit des aéronefs, 2) des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains, 3) des procédures d'exploitation à moindre bruit, 4) des restrictions d'exploitation. La norme du Chapitre 14 proposée est un exemple de mesure appartenant au premier élément de l'approche équilibrée en ce qu'elle vise à réduire le bruit à la source.

2.4 L'approche équilibrée doit être adaptée à chaque aéroport pour lutter contre les nuisances sonores, et chacun de ses éléments devrait être considéré comme étant aussi important que les autres. Toutefois, il convient de noter que, comme en est convenue l'Assemblée à sa 33<sup>e</sup> session, en 2001, et comme il a été réaffirmé maintes fois depuis, les restrictions d'exploitation ne devraient pas être appliquées en premier recours mais seulement après examen des avantages liés aux autres éléments.

2.5 Par leurs lois et leurs règlements, les États-Unis suivent dûment l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs. Le Programme de planification de la compatibilité acoustique de la FAA (14 CFR Part 150) est un programme réglementaire dans le cadre duquel les aéroports élaborent leur plan de gestion et de contrôle du bruit des aéronefs. Par ailleurs, pour pouvoir imposer une restriction d'exploitation, les autorités aéroportuaires doivent faire une demande à la FAA (14 CFR Part 161) et démontrer un certain nombre de points, notamment que la restriction est raisonnable, que son but ne peut pas être atteint par un moyen moins lourd et qu'elle ne constitue pas une entrave au commerce inter-états. Les États-Unis encouragent les autres États de l'OACI à continuer d'appuyer l'approche équilibrée et à

l'appliquer de manière uniforme dans la lutte contre les nuisances sonores. En particulier, les États ne devraient pas se concentrer uniquement sur les restrictions d'exploitation comme moyen de réduire le bruit mais prendre en considération tous les principes de l'approche équilibrée.

### **3. RÉDUCTION DES INCIDENCES DES ÉMISSIONS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR LOCALE**

3.1 Les incidences des émissions des moteurs d'aviation sur la qualité de l'air locale constituent un élément important de la réduction des impacts environnementaux de l'aviation. Les émissions des moteurs d'aviation, qu'il s'agisse des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) ou des particules en suspension (PM), peuvent influencer sur la qualité de l'air locale. Bien que les émissions des aéronefs ne soient que l'une des sources de polluants agissant sur la qualité de l'air locale, il est important d'avoir une meilleure compréhension scientifique de la véritable contribution de l'aviation et de prendre des mesures pour réduire les incidences des émissions dont elle est à l'origine.

3.2 En 2010, l'OACI a adopté une nouvelle norme sur les émissions de NO<sub>x</sub> des moteurs d'aviation, qui entrera en vigueur le 31 décembre 2013. Par rapport aux exigences actuelles, cette norme représente une amélioration pouvant aller jusqu'à 15 %. Compte tenu de l'imposition imminente de cette nouvelle norme, les États-Unis ne recommandent une révision à court terme de la norme, mais soulignent la nécessité d'une évaluation périodique des émissions futures de NO<sub>x</sub> et des nouvelles technologies.

3.3 L'OACI travaille actuellement sur les émissions de particules en suspension (PM) des moteurs d'aviation. Les émissions de PM ont deux composantes : des particules volatiles et des particules non volatiles. Les travaux en cours au CAEP consistent à poursuivre les études sur les PM non volatiles et à élaborer des méthodologies pour caractériser ces émissions en vue d'établir des exigences de certification les concernant. Ces travaux devraient aboutir à une nouvelle norme de l'OACI sur les émissions de PM non volatiles des moteurs d'aviation, tant en masse qu'en concentration. Les États-Unis et d'autres acteurs ont investi beaucoup de temps et de ressources dans les travaux sur les PM, mais il est nécessaire que davantage de pays appuient ces efforts et fournissent des ressources supplémentaires pour faire en sorte que ces importantes activités puissent se poursuivre.

### **4. CONCLUSION**

4.1 Les engagements environnementaux de l'OACI de réduire le nombre de personnes touchées par les nuisances sonores et d'atténuer les incidences des émissions sur la qualité de l'air locale continueront d'être au cœur de ses efforts dans le domaine de l'environnement. Les États-Unis souhaitent reconnaître les progrès accomplis sur les questions du bruit et de la qualité de l'air locale, notamment la norme de bruit du Chapitre 14 proposée, et souligner la nécessité de continuer d'avancer, en particulier en poursuivant les travaux sur les émissions de PM.