



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17: Protection de l'environnement

POLITIQUES DE L'OACI SUR LES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION LIÉES AU BRUIT

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les normes de bruit contenues dans l'Annexe 16 ne visent pas à imposer des restrictions à l'exploitation des aéronefs. Au contraire, les normes de certification de l'OACI devraient créer la stabilité réglementaire nécessaire aux exploitants. Étant donné la nature internationale du transport aérien et la longue durée de vie des aéronefs, les exploitants doivent avoir l'assurance que les aéronefs certifiés conformément à toutes les normes internationales applicables peuvent être exploités partout dans le monde durant toute leur vie utile et sans restriction induite susceptible d'entraver le transport aérien international. Par conséquent, l'IATA appuie la recommandation du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI, voulant que les États s'abstiennent d'imposer des restrictions à l'exploitation des aéronefs conformes à la norme de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 4 et/ou 14. De plus, l'IATA s'oppose fermement à toute mesure qui entraînerait le retrait progressif d'aéronefs conformes à la norme de certification acoustique énoncée dans le Volume 1, Chapitre 3 de l'Annexe 16.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à envisager les amendements à la Résolution A37-18 proposés au paragraphe 3 de la présente note.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Cette 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>	Doc 10012, <i>Rapport de la neuvième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP)</i>

¹ Les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et l'augmentation périodique de leur degré de rigueur ont été un important moyen d'assurer des améliorations technologiques et la réduction du bruit à la source. Depuis l'adoption en 1971 des premières SARP sur le bruit des aéronefs, d'importantes améliorations ont été réalisées quant à la performance acoustique des aéronefs. Selon l'OACI, les aéronefs actuels sont 75 % plus silencieux que ceux d'il y a 50 ans.

1.2 Lors de sa neuvième réunion, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a recommandé que le Conseil de l'OACI adopte une nouvelle norme de certification acoustique des aéronefs, communément appelée « Chapitre 14 ». Bien que l'analyse coût-efficacité réalisée par le CAEP suggère qu'une nouvelle norme représentant une réduction de bruit de 5 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu) par rapport au niveau de certification acoustique du Chapitre 4 serait la solution la plus rentable, le CAEP a choisi de recommander une réduction de 7 EPNdB. Alors que l'IATA préconisait à l'origine une réduction de 5 EPNdB, elle a souscrit à l'objectif du CAEP qui représente un important pas en avant en matière de réduction du bruit à la source.

1.3 Étant donné la nature internationale du transport aérien et la longue durée de vie des aéronefs, les exploitants doivent avoir l'assurance que les aéronefs certifiés conformément à toutes les normes internationales applicables peuvent être exploités partout dans le monde durant toute leur vie utile et sans restriction indue susceptible d'entraver le transport aérien international. Par conséquent, les normes acoustiques de l'Annexe 16, Volume I n'ont pas pour intention d'imposer des restrictions à l'exploitation des aéronefs. Le CAEP l'a reconnu en joignant à sa recommandation en faveur de la norme du Chapitre 14 la recommandation suivante :

Recommandation 3/9 – S'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation

Que les États soient instamment priés de ne pas imposer de restrictions à l'exploitation des aéronefs qui se conforment à la norme acoustique de l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 4 et/ou 14.²

1.4 L'approche équilibrée de l'OACI fournit un processus transparent pour la gestion, aéroport par aéroport, des problèmes de bruit démontrés. Elle reconnaît et s'appuie sur le principe que les solutions doivent être conçues en fonction des caractéristiques particulières de l'aéroport concerné. Elle s'articule autour de quatre éléments principaux, soit la réduction à la source, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures d'exploitation «à moindre bruit» et les restrictions d'exploitation, avec l'objectif de résoudre le problème du bruit de la façon la plus rentable. Cette politique offre encore des possibilités en matière de gestion du bruit des aéronefs au niveau local, dans un cadre accepté à l'échelle internationale.

2. DISCUSSION

2.1 Les politiques actuelles de l'OACI sur les restrictions d'exploitation établissent un équilibre important qui permet aux États de prendre toutes les mesures appropriées pour régler les problèmes de bruit conformément à l'approche équilibrée et en préservant la stabilité réglementaire et la prévisibilité nécessaires aux exploitants d'aéronefs.

² Doc 10012, *Rapport de la neuvième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation*, paragraphe 3.8.32.1.

2.2 L'Annexe E de la Résolution A37-18 prie instamment les États « de ne pas imposer, à un aéroport donné, de restrictions d'exploitation aux aéronefs avant d'avoir pleinement évalué les autres solutions possibles pour faire face au problème du bruit à l'aéroport considéré, conformément à l'approche équilibrée ». De plus, l'Annexe E de la Résolution A37-18 reflète l'entente survenue au sein des États contractants de l'OACI lorsque la norme de certification acoustique du Chapitre 4 a été adoptée, à savoir que les aéronefs conformes à cette norme ne doivent pas faire l'objet de restrictions d'exploitation.

2.3 L'Annexe D de la Résolution A37-18 entrevoit la possibilité que les États retirent progressivement les aéronefs qui se conforment à la norme acoustique du Chapitre 2, Volume I de l'Annexe 16, mais qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16. Toutefois, l'Annexe D de la Résolution A37-18 prie aussi les États de ne pas imposer des mesures de retrait progressif des aéronefs qui sont conformes aux normes acoustiques figurant dans l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3 ou 4.

2.4 L'IATA invite la 38^e Session de l'Assemblée de l'OACI à réitérer les politiques énoncées dans les Annexes D et E de la Résolution A37-18 et à suivre la recommandation du CAEP voulant que « les États soient priés instamment de ne pas imposer de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui se conforment à la norme acoustique contenue dans les chapitres 4 et/ou 14 du Volume I de l'Annexe 16 ».³

2.5 L'IATA est fermement opposée à toute mesure qui entraînerait le retrait progressif d'aéronefs qui sont conformes à la norme acoustique contenue dans l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3. En effet, la mise en œuvre de l'approche équilibrée devrait être préférée à un retrait progressif brutal de certaines catégories acoustiques d'aéronefs de tous les aéroports dans un ou plusieurs États. Selon les politiques actuelles de l'OACI, les États ont déjà la possibilité d'imposer des restrictions d'exploitation à certaines catégories acoustiques d'aéronefs dans des aéroports spécifiques à condition que cela respecte l'approche équilibrée. Une telle possibilité est plus compatible avec l'approche équilibrée qui exige que les mesures de réduction du bruit soient imposées uniquement aux aéroports où le problème du bruit a été démontré et que toute mesure soit conçue spécifiquement en fonction du problème de bruit de l'aéroport concerné.

2.6 À plusieurs aéroports, le potentiel d'amélioration de l'environnement sonore par l'aménagement et la gestion du territoire demeure insuffisamment exploité. En particulier, les empiétements urbains autour des aéroports ont compromis les progrès réalisés sur le plan de la réduction du bruit à la source.

2.7 Plus encore, le travail qui a mené à la recommandation du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI en vue d'une nouvelle norme de certification acoustique dans le Chapitre 14, Volume I de l'Annexe 16 a été entrepris à la suite d'une entente au sein du Comité sur le fait qu'un retrait progressif ne serait pas envisagé.

3. CONCLUSION

3.1 L'IATA invite l'Assemblée à envisager les amendements suivants à l'Annexe D de la Résolution A37-18 :

...

³ Doc 10012, *Rapport de la neuvième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation*, paragraphe 3.8.32.1.

Considérant que le Comité de la protection de l'environnement en aviation a conclu qu'un retrait général des aéronefs du Chapitre 3 par tous les pays qui ont imposé un retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 n'est pas justifié du point de vue des coûts-avantages, et a entrepris le travail qui a mené à la recommandation d'une nouvelle norme de certification acoustique dans le Volume I de l'Annexe 16 sur la base d'une entente sur le fait qu'un retrait progressif ne devrait pas être envisagé;

...

L'Assemblée :

...

4. *Prie instamment* les États de ne pas mettre en place de mesures pour imposer le retrait progressif des aéronefs qui sont conformes, suite à une certification originale ou à une recertification, aux normes acoustiques figurant dans le Volume I, Chapitre 3, ~~ou 4~~ ou tout autre chapitre plus récent de l'Annexe 16;

...

3.2 L'IATA invite l'Assemblée à envisager les amendements suivants à l'Annexe E de la Résolution A37-18 :

...

~~*Considérant* que l'ampleur des futures réductions du bruit à la source sera limitée, puisque les améliorations déjà obtenues dans le domaine technologique correspondant sont graduellement apportées à la flotte et qu'il n'est pas prévu de percée significative dans ce domaine dans l'avenir prévisible;~~

Considérant que des réductions supplémentaires du bruit à la source sont à prévoir en raison de l'adoption de nouvelles normes de certification acoustique dans l'Annexe 16, Volume I et de l'intégration à la flotte des technologies de réduction du bruit;

...

Considérant que le Comité de la protection de l'environnement en aviation a recommandé que les États soient priés instamment de ne pas imposer de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui sont conformes aux normes existantes de certification acoustique du Chapitre 4, Volume I de l'Annexe 16 ou à ses nouvelles normes;

...

L'Assemblée :

...

4. *Prie de plus instamment* les États ~~de n'autoriser l'imposition d'~~ ~~de n'imposer~~ aucune restriction d'exploitation ~~visant à retirer du service les aux~~ aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4 ~~ou de tout chapitre plus récent~~ du Volume I de l'Annexe 16.