



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale — Politique et normalisation

CONTRIBUTIONS ET PROGRÈS EN AVIATION CIVILE EN AMÉRIQUE LATINE DANS LES DOMAINES DU BRUIT ET DE LA QUALITÉ DE L'AIR LOCALE

(Note présentée par le Costa Rica et parrainée par les États membres de la CLAC)²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des progrès réalisés par la région Amérique latine dans le domaine de l'environnement, concernant en particulier le bruit et la qualité de l'air locale, conformément à l'Annexe 16 et ses divers volumes et en application de la Résolution A39-01 approuvée à la 39^e session de l'Assemblée générale de l'OACI. Les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) ont appuyé proactivement les initiatives visant à améliorer les performances environnementales en prenant des mesures de réduction du bruit et d'amélioration de la qualité de l'air locale, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de planification d'installations aéroportuaires qui ont, entre autres, donné lieu à des règlements aéronautiques et des activités importantes avec beaucoup de succès.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des informations présentées ;
- b) à tenir compte des progrès obtenus par les États d'Amérique latine dans la protection de l'environnement et dans les initiatives de mise en œuvre des normes de l'OACI sur ce sujet ;
- c) à continuer de renforcer les capacités des États en organisant des séminaires et des ateliers sur l'environnement ;
- d) à promouvoir des mesures particulières pour donner aux États en développement l'accès au financement et aux transferts de technologie.

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — <i>Protection de l'environnement.</i> |
| <i>Incidences financières :</i> | Des ressources supplémentaires seront nécessaires pour la mise en œuvre d'initiatives environnementales. |

¹ Version espagnole fournie par le Costa Rica.

² Belize, Bolivie, Brésil, Costa Rica, Colombie, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

| | |
|---------------------|---|
| <i>Références :</i> | <p>Résolution A39-01 <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale</i></p> <p>Résolution A21-7 <i>Lignes directrices liées à l'environnement et à l'aviation civile en Amérique latine</i></p> <p><i>Plan stratégique de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)</i></p> |
|---------------------|---|

1. INTRODUCTION

1.1 En application de la Convention sur la diversité biologique (2016), la région Amérique latine et Caraïbes (ALC) appuie une riche diversité biologique, incluant quelque soixante pourcent de la vie terrestre mondiale, ainsi qu'une faune et une flore marines et fluviales tout aussi diverses. Les biomes de la région ALC s'étendent des terres humides et des écosystèmes côtiers aux déserts, aux forêts tropicales, aux immenses savanes herbeuses et aux habitats des hautes terres andines. Les forêts des plaines basses sont parmi les habitats les plus riches en espèces sur Terre, tandis que les forêts montagneuses et les marécages des Andes abritent une vaste multitude d'espèces endémiques particulières. D'autre part, les récifs coralliens de la côte Atlantique de l'Amérique centrale occupent le deuxième rang au monde par leur superficie. Cette diversité régionale résulte d'un certain nombre de facteurs environnementaux, dont une histoire évolutionnaire complexe et une géographie, une géologie et un climat extrêmement variables. Tous ces éléments soulignent l'importance de la protection et du renforcement de l'environnement, permettant de résister aux conséquences des changements climatiques et d'éviter la dégradation de la diversité biologique existante de la région.

1.2 Compte tenu de ce qui précède, les questions d'environnement ont fait l'objet de débats approfondis dans le cadre des activités menées par les divers groupes de travail de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), résultant en documents et instruments à la base d'initiatives des États membres de la CLAC.

1.3 L'important est que des plans ont été établis au cours de l'exercice biennal actuel pour actualiser les résolutions et les recommandations sur l'environnement, afin qu'elles soient prises en compte dans les activités des États membres et dans la mise à jour des documents approuvés par l'OACI sur ce sujet.

1.4 De même, chaque État d'Amérique latine a appuyé des initiatives nationales pour mettre en œuvre les normes, les pratiques recommandées et les résolutions de l'OACI, principalement sur le bruit, la qualité de l'air locale, la planification et la gestion de l'usage des terres, entre autres sujets, qui sont mises à jour tous les trois ans, durant les sessions de l'Assemblée.

2. ANALYSE

2.1 À propos du bruit, les États ont incorporé les exigences dans leurs législations afin de réduire au minimum les incidences sur l'environnement, conformément à l'Annexe 16, Volume I, et ont promu des activités avec les exploitants d'aéroports et les constructeurs d'aéronefs.

2.2 Ainsi, le Brésil a coopéré avec Embraer sur la certification de ses aéronefs et, en conséquence, de nouveaux types d'aéronefs ont été certifiés récemment en conformité aux nouvelles règles sur le bruit énoncées dans l'Annexe 16, Volume I, et la Règle 36 de l'aviation civile brésilienne.

2.3 Par ailleurs, des mesures opérationnelles de limitation du bruit ont été établies aux aéroports pour établir des niveaux maximaux de bruit, des zones de test des moteurs d'avion, des procédures opérationnelles de réduction du bruit et des restrictions opérationnelles, comme il est indiqué dans les diverses publications d'information aéronautique (AIP) et réglementations, dans les mesures promues par l'Institut aéronautique civil de Cuba et dans les résultats découlant de l'application des nouvelles procédures de réduction du bruit à l'Aéroport international Jorge Chávez du Pérou. D'autre part, les États ont promu des études environnementales sur le bruit afin d'appuyer des procédures de réduction plus appropriées, à l'instar des travaux en cours à l'Aéroport international Saint Oscar Arnulfo Romero y Galdámez d'El Salvador.

2.4 Il importe de noter que des procédures de réduction du bruit ont été incorporées dans des règlements nationaux, tels que la Loi no 30370 du Pérou, qui régit la gestion environnementale du bruit des aéronefs, afin de réglementer le bruit produit par les aéronefs des compagnies aériennes nationales et internationales exploités sur le territoire péruvien, ainsi que la RAD 14.43 b) de la République dominicaine et la RAC-16 de Cuba.

2.5 Concernant les exigences de planification et de gestion de l'utilisation des terres liées à l'application du développement durable, des indicateurs ont été incorporés et sont utilisés de temps à autre par l'État pour vérifier et évaluer les activités environnementales en termes de bruit des aéronefs (pollution acoustique dans les zones avoisinantes des aéroports), de qualité de l'air (pollution dans les zones avoisinantes des aéroports qui peuvent être touchées par les émissions résultant d'activités aéroportuaires), de déchets (production totale de déchets, divisés en déchets organiques, dangereux, recyclables), inventaires des gaz à effet de serre (GHG) (émissions totales de GHG par sources mobiles et sources fixes à la surface), de biodiversité (répercussions directes et indirectes de l'aéroport sur la faune et la flore des zones avoisinantes), de ressources en eau (consommation finale et incidences sur la qualité des ressources en eau utilisées à l'intérieur de l'aéroport), et d'utilisation de matériel et de ressources (réutilisation).

2.6 Des dispositions sur la planification et la gestion de l'utilisation des terres ont été incorporées dans les cadres réglementaires nationaux, tels que l'Amendement de la Règle 161 de l'aviation civile du Brésil (RBAC) qui prévoit désormais des plans de zonage acoustique d'aéroport ; en conséquence, 40 plans de zonage acoustique spéciaux (PEZR) et 1 764 plans de zonage acoustique de base (PBZR) ont été inscrits auprès de l'ANAC en date du 29 mars 2019. De même, en République dominicaine, la production de bruits et de sons dérangeants ou nuisibles à l'environnement par des équipements ou des machines mobiles ou fixes à la surface est réglementée dans la RAD 14.141 d). L'État cubain a également établi des indicateurs pour des études acoustiques pertinents dans les nouveaux projets.

2.7 Par ailleurs, des dispositions de protection de la sécurité aérienne ont été incluses dans les règlements sur l'environnement, telles que le Décret législatif n° 1278 du Pérou, qui approuve la Loi générale sur les déchets solides du Pérou et les règlements connexes, incorporant des dispositions sur la construction et l'exploitation d'infrastructure servant à l'élimination définitive des déchets solides à proximité des aéroports et nécessitant une zone de protection dans un rayon de 13 km à partir du point de référence d'aéroport. Il convient également de mentionner le D.S. n° 005-2019-MINAM qui établit les limites maximales permises du bruit produit par les aéronefs exploités sur le territoire national.

2.8 Dans le même domaine, les dispositions sur la qualité de l'air locale ont été incluses dans les règlements, telles que les amendements de la Règle 34 de l'aviation civile du Brésil concernant les émissions des moteurs d'aéronefs, qui comprend également la loi transitoire sur la masse nvPM liée aux lois sur les émissions de particules non volatiles entrant en vigueur en février 2019, qui s'appliquera aux nouveaux types de moteurs à compter de 2020.

2.9 Comme autres initiatives sur la qualité de l'air locale, citons l'introduction de profils de descente et de montée continues, la réduction de l'utilisation du groupe auxiliaire de puissance (GAP) aux aéroports internationaux, le recours à l'énergie renouvelable pour alimenter les aérogares (initiative réussie en République dominicaine), la demande de certificats d'inspection valides de véhicules techniques pour tous les véhicules entrant dans les zones à accès restreint des aéroports (initiative promue par le Pérou); grâce à ces initiatives, les émissions de gaz à effet de serre ont été réduites dans les zones avoisinantes des aéroports.

3. CONCLUSION

3.1 Conscients de l'importance de la protection de l'environnement, les États membres de la CLAC ont, individuellement et à l'échelle régionale, mené des activités importantes, dans le cadre de la CLAC, pour améliorer les performances environnementales du secteur de l'aviation civile de l'Amérique latine, comme il est indiqué dans les paragraphes précédentes.

3.2 En outre, ces initiatives soulignent l'importance des tâches coordonnées entre les diverses parties prenantes, pour améliorer les performances environnementales, qu'il s'agisse du domaine aéronautique (autorités de l'aviation civile, concessionnaires d'aéroport et compagnies aériennes) ou plus spécifiquement du domaine de l'environnement (autorités nationales de l'environnement de chaque État).

3.3 Les États membres de la CLAC apprécient les importants efforts et directives de l'OACI sur les questions environnementales liées au transport aérien et ils invitent instamment l'Organisation à poursuivre ces travaux, ainsi que l'apport de son assistance aux États, afin de renforcer les mesures prises pour la maintenance et la protection des systèmes environnementaux du monde.