



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 20 : Protection de l'environnement – Bruit des aéronefs – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

PROPOSITION D'ÉTABLISSEMENT D'UNE PLATEFORME RELATIVE AUX REDEVANCES LIÉES AU BRUIT

(Note présentée par la République de Corée)

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans la politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport, les redevances liées au bruit, en particulier, permettent aux États membres de percevoir des redevances auprès des aéroports et des usagers afin de recouvrer les coûts résultant de l'application des mesures d'atténuation ou de prévention du bruit.

À l'heure actuelle, les États membres adoptent et perçoivent les redevances liées au bruit au moyen de différentes méthodes. En raison du développement de la capacité de fabrication d'aéronefs, la corrélation entre la masse maximale au décollage (MTOW) et le bruit est devenue moins significative. C'est pourquoi la République de Corée est en train d'amender sa réglementation nationale sur les redevances liées au bruit afin de répondre à l'évolution rapide de l'aviation.

Les redevances liées au bruit sont des questions fondamentales en ce qui concerne l'atténuation du bruit et les subventions accordées aux riverains, la gestion des transporteurs aériens ainsi que l'introduction d'aéronefs à faible niveau de bruit. À cet égard, la République de Corée propose à l'OACI d'établir une plateforme relative aux redevances liées au bruit.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre acte du contenu de la présente note ;
- à convenir de la proposition figurant aux paragraphes 2.9 et 2.10.

<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>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9829 — <i>Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs</i> Doc 9082 — <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> Doc 7100 — <i>Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'industrie aéronautique de la République de Corée a connu une croissance remarquable sur une période relativement courte. Selon un rapport du Conseil international des aéroports (ACI) de 2014, le pays est classé au 8^e rang en ce qui concerne le trafic international de passagers et au 4^e rang pour le trafic de fret.

1.2 Au cours de la dernière décennie, en particulier, cinq transporteurs à faibles coûts (LCC) (Jeju Air, Air Busan, T-Way, Jin Air et Eastar Jet) ont vu le jour sur le marché aéronautique du pays en concurrence avec les grands transporteurs aériens tels que Korean Air et Asiana Airlines. Ces LCC ont ainsi pris plus de 50 pour cent des parts du marché intérieur de la République de Corée, qui connaît également une augmentation du trafic des compagnies aériennes internationales vers plusieurs régions du pays.

1.3 Afin de répondre à ces changements rapides dans le domaine de l'aviation, la République de Corée envisage d'introduire des règlements amendés concernant les redevances liées au bruit.

1.4 Cependant, chaque État membre adoptant son propre système de redevances liées au bruit et l'OACI ne fournissant pas de lignes directrices suffisantes sur les normes et recommandations, la République de Corée a de la difficulté à mettre en œuvre un modèle adéquat de redevances liées au bruit afin de faciliter un changement rapide dans le domaine de l'aviation.

1.5 Nous estimons que la question suivante sera soulevée ultérieurement entre les États membres, et avons donc l'intention d'instaurer un système national de redevances liées au bruit afin de répondre aux défis potentiels.

1.6 Par conséquent, nous proposons d'analyser les défis actuels et les améliorations possibles du système de redevances liées au bruit.

2. ANALYSE

2.1 Depuis 1993, le gouvernement de la République de Corée perçoit des redevances liées au bruit dans cinq aéroports régionaux désignés (Gimpo, Gimhae, Jeju, Ulsan et Yeosu), ces redevances comprenant six catégories en fonction du niveau de bruit des aéronefs.

2.2 Ces redevances sont incluses dans les redevances d'atterrissage de chaque aéroport, qui sont déterminées en fonction de la MTOW de chaque aéronef. Les redevances liées au bruit sont calculées sur la base de 30 pour cent de la MTOW de chaque aéronef. (Note : Selon les statistiques de 2013 de Boeing, 20 pour cent des 651 aéroports recensés percevaient des redevances liées au bruit).

2.3 En raison de l'augmentation du trafic aérien due à la croissance des LCC et de l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes internationales, des changements dans le ratio des redevances liées au bruit sont visibles, alors qu'antérieurement la plupart des aéronefs relevaient des catégories 5 à 6 en usage en République de Corée.

2.3.1 Avec l'ajout du nouveau chapitre sur les aéronefs prévu pour 2017 par l'OACI, il est inévitable que la République de Corée amendera les règles et règlements en vigueur relatifs aux redevances liées au bruit.

2.4 Afin d'encourager l'industrie aéronautique à acquérir à l'avenir des aéronefs moins bruyants et d'obtenir les recettes nécessaires aux programmes de subventions destinés aux collectivités touchées à proximité des aéroports, la République de Corée est en train d'amender les règles et règlements relatifs aux redevances liées au bruit.

2.5 La République de Corée a pris conscience des limites pour classifier l'impact direct du bruit avec le système actuel de redevances, qui est lié aux redevances d'atterrissage, déterminées par la MTOW de chaque aéronef.

2.6 Chaque État membre adopte différentes normes de perception des redevances liées au bruit basées sur la masse des aéronefs, sur les redevances d'atterrissage, sur le niveau effectif de bruit perçu en décibels (EPNdB), ainsi que des méthodes mixtes. Le niveau de bruit est également catégorisé de manière diversifiée, que l'on s'appuie sur un seul niveau, sur le chapitre de l'OACI, sur l'EPNdB ou sur d'autres éléments.

2.6.1 Chaque État membre adopte des redevances liées au bruit avec différents objectifs et systèmes.

2.7 Nous estimons que la section II du Doc 9082 de l'OACI concernant les lignes directrices sur les redevances liées au bruit. (« Les redevances liées au bruit ne devraient être perçues qu'aux aéroports où se posent des problèmes de bruit et elles devraient être destinées à recouvrer exclusivement les dépenses effectuées pour atténuer ou éliminer ces problèmes. ») est insuffisante et que des lignes directrices sur des normes détaillées et concrètes sont nécessaires.

2.8 À cet égard, les États membres, y compris la République de Corée, rencontrent des difficultés dans l'établissement d'une politique relative aux redevances liées au bruit.

2.9 La République de Corée propose que les États membres partagent leurs expériences et leurs idées sur les redevances liées au bruit afin d'en tirer les meilleures pratiques applicables, et demande à l'OACI de revoir la pratique et d'en faire une pratique recommandée sur les redevances liées au bruit à l'avenir.

2.10 La République de Corée propose à l'OACI de fournir aux États membres un « Bulletin », ou plateforme, sur le site web officiel de l'OACI, où les États membres puissent partager librement leurs idées et leurs politiques afin d'aboutir à de meilleures lignes directrices de l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 Grâce à ces initiatives, la République de Corée entend contribuer en permanence à l'amélioration des normes internationales sur les redevances liées au bruit et partager ses connaissances et les expériences avec les États membres sur les politiques en matière de redevances liées au bruit de manière à élaborer des lignes directrices efficaces de l'OACI.

3.2 La République de Corée invite les États membres qui rencontrent également des difficultés dans l'établissement de règlements sur les redevances liées au bruit à appuyer ces initiatives.

APPENDIX A

MTOW-EPNdB Diagram for Aircraft in service at the ROK Airports

