

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 4 : Mesures d'accroissement de la capacité

4.1 : Mesures mondiales

NÉCESSITÉ DE REPENSER LES COUVRE-FEUX NOCTURNES POUR ACCROÎTRE LA CAPACITÉ DES AÉROPORTS

(Note présentée par l'Inde)

SOMMAIRE

La présente note fait valoir que les usages actuels en matière de couvre-feu nocturne dans certains aéroports se traduisent par des restrictions de la capacité de traitement du trafic aérien. Avec l'augmentation des volumes de trafic, ces restrictions créent des encombrements de la circulation aérienne et des déséquilibres de l'utilisation des infrastructures aéronautiques. Il faut donc revoir la nécessité de maintenir les couvre-feux nocturnes, de façon à rendre les aéroports disponibles sans restriction et à accroître la capacité de répondre à la demande de trafic sans ajouter aux infrastructures ni compromettre les procédures de sécurité.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 La croissance des activités de transport aérien dans le monde exige constamment d'augmenter les infrastructures et la capacité des aéroports. Les efforts déployés par les États et par l'OACI n'ont donné que des résultats limités. Augmenter la capacité aéroportuaire devient difficile en raison de la lourdeur des investissements et du manque de place. D'une part, on souffre d'une insuffisance de capacité due à l'augmentation de la demande, de l'autre, on n'utilise pas pleinement la capacité disponible en raison des couvre-feux imposés la nuit. Le secteur du transport aérien ne peut pas se permettre de tels luxes. Le recours actuel au couvre-feu nocturne dans divers aéroports du monde a en outre des effets négatifs sur la capacité de traitement de la circulation aérienne et sur les infrastructures d'autres aéroports.

1.2 Face à l'augmentation des volumes de trafic, les exploitants d'aérodrome et les prestataires de services peuvent recourir à diverses mesures, par exemple ajouter aux infrastructures aéroportuaires et adopter des procédures permettant d'accroître la capacité. Ces mesures sont susceptibles

(3 pages)

G:\ANConf.11\ANConf.11.wp.158.fr\ANConf.11.wp.158.fr.doc

d'augmenter la complexité de l'agencement physique de l'aérodrome et par conséquent de donner lieu à des incursions sur piste et à des erreurs humaines.

1.3 Il est clair qu'il faut trouver d'autres moyens plus simples pour accroître la capacité des aéroports et remédier à la situation créée par des volumes de trafic croissants. Une des possibilités est de réexaminer la nécessité de maintenir les couvre-feux nocturnes aux aérodromes, de façon que les aérodromes soient ouverts au trafic 24 heures sur 24. Cela se traduirait aussi par une utilisation optimale des infrastructures d'autres aéroports que les couvre-feux nocturnes imposés ailleurs pénalisent indirectement.

2. ANALYSE

2.1 Un grand nombre d'aéroports, qui doivent traiter un trafic aérien toujours croissant, sont gênés par leur réglementation nationale sur l'environnement qui les contraint à imposer des couvre-feux. Ces restrictions aux flux de trafic sont aussi préjudiciables à la capacité de traitement du trafic de plusieurs autres aéroports, qui sont contraints d'absorber une forte charge de trafic à certaines heures pour que soient respectés les couvre-feux des autres.

2.2 La nécessité de mettre en place des couvre-feux nocturnes était due à la pollution acoustique causée par les moteurs d'avions à une époque où les niveaux de bruit des moteurs étaient très élevés par rapport à ceux des avions actuels. Les avions certifiés aujourd'hui suivant les normes du Chapitre III sont beaucoup moins bruyants. Les avions qui entrent dans les flottes actuellement sont couramment à 20 décibels en-dessous des avions d'il y a trente ans. Cela correspond à une réduction de 75 % des nuisances acoustiques. Quant aux moteurs d'avions futurs, ils devraient être encore moins bruyants.

2.3 Les couvre-feux nocturnes imposés aujourd'hui dans les aéroports de certaines régions du monde conduisent doublement à des entraves de la circulation et à des encombrements : d'abord aux aéroports sans couvre-feu, car l'essentiel du trafic y est confiné à certaines heures pour respecter les couvre-feux d'autres aéroports et, ensuite, aux aéroports où ces couvre-feux existent. Alors que, d'une part, les infrastructures aéroportuaires et les installations et services de navigation aérienne sont aux prises avec de graves encombrements pendant certaines heures de restriction la nuit aux aéroports de pays en développement, les mêmes infrastructures quémangent le trafic le reste de la journée. Il n'est pas rationnel de demander aux aéroports qui n'ont pas de couvre-feu de renforcer leurs capacités de traitement du trafic aérien pour réduire les encombrements qui se produisent à certaines heures seulement, et cela peut être évité si on lève les restrictions imposées à l'exploitation sous la forme de couvre-feux nocturnes.

2.4 Ces restrictions des opérations se traduisent par des déséquilibres des capacités de traitement, de faux besoins en infrastructures et des procédures d'exploitation qui peuvent remettre en cause la sécurité et les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Les restrictions dues aux couvre-feux nocturnes freinent la croissance des activités du transport aérien, et en plus elles gênent les voyageurs. Compte tenu des progrès technologiques, si on supprimait ces couvre-feux, on libérerait une capacité aéroportuaire considérable et le trafic aérien serait en mesure de fonctionner sans grandes restrictions. La capacité des aéroports augmenterait considérablement sans qu'il soit nécessaire de créer des infrastructures ou des procédures d'exploitation complexes.

2.5 Dans la note AN-Conf/11-WP/28, le Secrétariat de l'OACI fait état des études de NAV CANADA sur les incursions sur piste et de leurs résultats, et il explique les mesures prises par l'OACI pour éviter ces incursions. L'Inde appuie entièrement les mesures prises par l'OACI et les autres actions en cours, mais elle juge aussi nécessaire de revoir la nécessité de maintenir les couvre-feux nocturnes

dans diverses régions à titre de mesure supplémentaire pour accroître la capacité afin de répondre aux demandes de volumes de trafic plus importants.

3. **SUITE PROPOSÉE**

3.1 La Conférence est invitée :

- a) à prendre acte du contenu de la présente note;
- b) à prier instamment les États qui ont imposé des couvre-feux nocturnes de réexaminer les conditions de ces restrictions compte tenu de la forte diminution des niveaux de bruit des moteurs d'aviation, et de rendre les aéroports accessibles au trafic aérien sans restriction d'horaire.

— FIN —