



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

Point 21 : Protection de l'environnement – Émissions des moteurs d'aviation qui influent sur la qualité de l'air locale – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

REMÉDIER AU BRUIT DES AÉRONEFS ET AUX INCIDENCES SUR LA QUALITÉ DE L'AIR LOCALE

(Note présentée par les États-Unis)

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'OACI et ses États membres se sont engagés non seulement à limiter ou à réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs mais aussi à réduire les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale. Pour ce faire, ils ont pris d'importantes mesures pour l'établissement de politiques, de normes et d'orientations. Les États-Unis tiennent à reconnaître les progrès accomplis dans chacun de ces domaines et encouragent les États membres à s'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation sur la base de normes environnementales.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à encourager les États à s'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation sur la base de normes environnementales de l'OACI relatives à la certification des émissions ;
- b) à encourager les États à adopter l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs et à s'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation avant d'avoir épuisé toutes les autres solutions possibles ;
- c) à réitérer l'engagement d'une approche équilibrée, notamment les Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs (Doc 9829), reconnaissant que les restrictions d'exploitation ne devraient pas être appliquées en premier recours et seulement après avoir examiné chacun des autres éléments ;
- d) à sanctionner la recommandation présentée au Conseil de l'OACI par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) visant à établir une norme d'émissions des particules de matière non volatiles (nvPM) par les moteurs d'aviation en se fondant sur l'indice maximal de fumée indiqué dans la norme relative à la certification-fumée, et à la reconnaître comme nouvelle étape vers la réduction des émissions de l'aviation à la source ;
- e) à reconnaître les progrès accomplis et les travaux en cours visant à remédier aux incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et à appuyer la poursuite des travaux pour l'établissement d'un niveau de rigueur pour la norme d'émissions des nvPM par les moteurs d'aviation qui remplacera la norme sur l'indice de fumée.

<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>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Doc 9829 de l'OACI — <i>Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI et ses États membres se sont engagés non seulement à limiter ou à réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs mais aussi à réduire les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale. Ils ont pris d'importantes mesures pour réduire les nuisances sonores et les incidences sur la qualité de l'air locale en établissant des politiques, des normes et des orientations. Les États-Unis tiennent à reconnaître les progrès accomplis dans chacun de ces domaines et encouragent la poursuite des efforts pour réduire le bruit des aéronefs et les incidences 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 sur le bruit des aéronefs du « Chapitre 14 ». Les États-Unis s'emploient actuellement à élaborer des règlements pour adopter ladite norme de l'OACI comme norme de « Phase 5 » prévue par la législation américaine. Nous prions instamment les États de ne pas introduire de restrictions d'exploitation contre les aéronefs qui sont conformes aux normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, Chapitres 4 et/ou 14.

2.2 En 2001, l'OACI a adopté l'approche équilibrée en matière de gestion du bruit des aéronefs. Depuis, les États membres de l'OACI ont constamment réaffirmé que cette approche constitue la politique la mieux adaptée pour réduire le bruit des aéronefs, comme l'indique la Résolution A38-17 de 2013. L'approche équilibrée repose sur quatre éléments principaux : 1) la réduction du bruit des aéronefs à la source ; 2) des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains ; 3) des procédures d'exploitation relatives à l'atténuation du bruit ; 4) des restrictions d'exploitation, dans le but de remédier au problème de bruit de la façon la plus efficace possible par rapport aux coûts.

2.3 L'approche équilibrée doit être adaptée à chaque aéroport pour lutter contre les nuisances sonores, et chacun de ses éléments devrait donc être examiné. Il convient de noter cependant que, comme en est convenue l'Assemblée à sa 33^e session en 2001, et comme il a été réaffirmé depuis, les restrictions d'exploitation ne devraient pas être appliquées en premier recours, mais seulement après examen des avantages offerts par les autres éléments et de manière conforme à l'Appendice E de la Résolution A38-17 de l'Assemblée.

2.4 Les États-Unis ont enregistré un nombre croissant de plaintes du public ou des milieux politiques au sujet de l'exposition au bruit des aéronefs résultant de la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) et d'autres changements de procédures grâce à l'amélioration des technologies. Devant les préoccupations accrues liées au bruit, les États-Unis poursuivent la mise en œuvre de l'approche équilibrée pour réduire les incidences des nuisances sonores sur nos communautés.

La Federal Aviation Administration (FAA) utilise un cadre de gestion du bruit qui comporte tous les éléments de l'approche équilibrée. Depuis peu, les États-Unis ont davantage concentré leurs efforts dans des domaines tels que l'engagement communautaire, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et la recherche sur les incidences du bruit des aéronefs. De fait, la FAA a récemment mis à jour une version de son Manuel sur l'engagement communautaire. En outre, 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 des plans 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 qu'il existe un problème de bruit que les autres éléments de l'approche équilibrée ne permettent pas de résoudre complètement et que la restriction est raisonnable, que son but ne peut pas être atteint par un moyen moins contraignant et qu'elle ne constitue pas une entrave au commerce entre États.

2.5 Les États-Unis encouragent les autres États membres 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, l'application de restrictions d'exploitation comme moyen unique de réduire le bruit ne cadre pas avec l'approche équilibrée. Les États devraient plutôt être guidés par tous les principes de l'approche équilibrée et n'imposer de restrictions d'exploitation qu'après examen des avantages que présentent les autres éléments de l'approche équilibrée et de manière conforme à la Résolution A38-17 de l'Assemblée de l'OACI.

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

3.1 Remédier au problème des incidences potentielles des émissions des moteurs d'aviation sur la qualité de l'air locale constitue un élément important de la réduction des impacts de l'aviation sur l'environnement. Les émissions de nvPM par les moteurs d'aviation peuvent potentiellement 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 de développer une meilleure compréhension scientifique des incidences de l'aviation et de prendre des mesures pour réduire davantage les incidences de ces émissions.

3.2 En février 2016, le CAEP a approuvé et recommandé l'adoption par l'OACI d'une nouvelle norme de certification nvPM pour les moteurs d'aéronefs établie à un niveau réglementaire égalant celui de la norme sur la visibilité de l'indice de fumée. Cette nouvelle norme prescrit que tous les moteurs nouveaux et en production ayant une poussée nominale > 26,7 kN et dont la date de construction est le 1^{er} janvier 2020 ou après doivent obtenir la certification des émissions de nvPM. L'adoption de la norme de certification nvPM est la première étape d'un processus d'établissement de norme à deux étapes qui a été approuvé par les membres du CAEP pour remplacer la norme sur l'indice de fumée et réduire davantage les incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale. À cette fin, les États-Unis encouragent les États membres à continuer de viser un premier renforcement de la rigueur à la norme d'émissions des nvPM par les moteurs d'aviation d'ici la réunion CAEP/11 en février 2019. Les États-Unis sont aussi en faveur de l'ajout des émissions de nvPM par les moteurs d'aéronefs à l'examen technologique et au processus d'établissement des objectifs du CAEP.

4. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à encourager les États à s'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation sur la base de normes environnementales de l'OACI relatives à la certification des émissions ;
- b) à encourager les États à adopter l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs et à éviter de chercher à imposer des restrictions opérationnelles avant d'avoir épuisé toutes les autres solutions possibles ;
- c) à réaffirmer l'engagement envers l'approche équilibrée, y compris les Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs (Doc 9829), reconnaissant que les restrictions d'exploitation ne devraient pas être appliquées en premier recours, mais seulement après avoir examiné chacun des autres éléments ;
- d) à sanctionner la recommandation présentée au Conseil de l'OACI par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour la création d'une norme d'émissions des particules de matière non volatiles (nvPM) par les moteurs d'aviation sur la base de la limite de l'indice de fumée qui figure dans la norme relative à la certification-fumée, et à la reconnaître comme nouvelle étape vers la réduction des émissions de l'aviation à la source ;
- e) à reconnaître les progrès accomplis et les travaux en cours visant à remédier aux incidences des émissions sur la qualité de l'air locale et à appuyer la poursuite des travaux pour l'établissement d'un niveau de rigueur pour la norme d'émissions des nvPM par les moteurs d'aviation qui remplacera la norme sur l'indice de fumée.