



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

GESTION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES AU VOISINAGE DES AÉROPORTS

(Note présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres ¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile ²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'amélioration de la performance environnementale de l'aviation est un élément crucial pour atteindre les objectifs environnementaux de l'OACI en matière de bruit et de qualité de l'air et, partant, gérer les incidences environnementales au voisinage des aéroports.

L'« approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs » élaborée par l'OACI est un instrument clé pour la gestion du bruit aux aéroports (réduction du bruit à la source, planification de l'utilisation des terrains, procédures d'exploitation, restrictions d'exploitation). Pour qu'elle demeure efficace, l'approche équilibrée doit être correctement mise en œuvre, et chacun de ses quatre éléments principaux (piliers) doit être maintenu à jour pour que sa contribution soit assurée dans le cadre de l'approche globale. La présente note propose des amendements à la Résolution de l'Assemblée de l'OACI portant sur les restrictions d'exploitation locales fondées sur le bruit.

En outre, une approche complète devrait aussi être élaborée pour la gestion de la qualité de l'air au voisinage des aéroports. L'entente concernant une nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de particules non volatiles (nvPM) provenant des moteurs d'aviation renforce le contrôle des émissions à la source. La mise en œuvre des systèmes de gestion environnementale aux aéroports constitue aussi un processus essentiel pour le traitement des problèmes relatifs à la qualité de l'air.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, La Macédoine du Nord, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à réaffirmer que les mesures d'atténuation du bruit et des incidences sur la qualité de l'air au voisinage des aéroports devraient rester au cœur des politiques internationales, nationales et régionales ;
- b) à réaffirmer l'importance des objectifs environnementaux de l'OACI, à savoir 1) de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs et 2) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
- c) à appuyer l'approche équilibrée de l'OACI et la nécessité de maintenir à jour les quatre éléments principaux pour assurer leur efficacité en tant qu'outil de gestion du bruit des aéroports ;
- d) à noter que la composition de la flotte mondiale a évolué avec le temps en raison des nouvelles technologies lancées sur le marché, de sorte que seulement 2,5 % du nombre total de vols en Europe en 2017 ont été effectués par des aéronefs du Chapitre 3, et que certains aéroports ont déjà mis en œuvre des restrictions d'exploitation sur les aéronefs qui sont conformes au Chapitre 3 ;
- e) à conclure qu'une attention particulière doit être accordée à la mise à jour de l'énoncé figurant dans la section « Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit » de la Résolution A39-1 de l'Assemblée de l'OACI, tel qu'il est présenté à l'Appendice I et qui remonte à 2001, de manière à permettre l'imposition de restrictions d'exploitation pour les aéronefs du Chapitre 4 ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de 55 000 kg et plus, ainsi que pour ceux qui sont certifiés en vertu de normes antérieures, si ces mesures sont justifiées dans le cadre de l'approche équilibrée ;
- f) à noter l'importance grandissante de l'adoption d'une approche complète pour la gestion de la qualité de l'air au voisinage des aéroports, en particulier les incidences des émissions provenant des aéronefs et de l'équipement aéroportuaire.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Convention de Chicago et son Annexe 16 Résolution A39-1

1. GESTION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES AU VOISINAGE DES AÉROPORTS

1.1 Le nombre de vols augmente à l'échelle mondiale et à la plupart des grands aéroports. À titre d'exemple, d'ici 2040, en Europe, le nombre de vols augmentera de 53 % par rapport à 2017³, ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 1,9 %. D'ici 2035, en l'absence d'interventions appropriées, une vingtaine de grands aéroports européens seront aux prises avec de graves problèmes d'encombrement et subiront les incidences environnementales découlant de cette croissance du trafic. En outre, on s'attend à ce que le nombre de grands aéroports européens accueillant plus de 50 000 mouvements d'aéronefs par an passe de 82 en 2017 à 110 en 2040⁴. Une tendance similaire peut être observée au niveau mondial et dans les faits, la croissance dans d'autres régions du monde, comme en Asie, est même plus rapide.

³ www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/reports/challenges-of-growth-2018.pdf

⁴ www.easa.europa.eu/eaer/ (voir la version française du Résumé du Rapport à https://www.easa.europa.eu/eaer/system/files/usr_uploaded/219473_EAER_EXECUTIVE_SUMMARY_FR.pdf)

1.2 Dans ce contexte, les auteurs de la présente note accueillent favorablement l'entrée en vigueur, le 31 décembre 2017, de la nouvelle norme relative au bruit du Chapitre 14, Volume I de l'Annexe 16 pour les aéronefs de 55 000 kg de MTOM et plus. L'exposition prolongée au bruit des aéronefs est associée à divers problèmes de santé, par exemple : cardiopathie ischémique, perturbation du sommeil, désagrément et troubles cognitifs⁵. La nouvelle norme sur le bruit permettra d'atténuer ces incidences.

1.3 En ce qui concerne l'atténuation des incidences des émissions provenant de l'aviation sur la qualité de l'air au voisinage des aéroports, les auteurs de la présente note saluent également la récente entente intervenue à la réunion CAEP/11 en février 2019 au sujet d'une nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de particules non volatiles (nvPM). Une approche complète devrait être élaborée pour la gestion de qualité de l'air au voisinage des aéroports, notamment en ce qui concerne la question des particules ultrafines. Une étude européenne récente a souligné l'importance d'atténuer les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aéronefs fonctionnant au ralenti, ce qui survient le plus souvent sur les aires de trafic des aéroports⁶. À la lumière de ce constat, les auteurs de la présente note font bon accueil aux travaux visant l'atténuation des incidences environnementales par l'établissement de spécifications relatives au carburant (soufre) et l'application de mesures au moyen de systèmes de gestion environnementale aux aéroports. Les initiatives des aéroports à cet égard comprennent l'utilisation de véhicules à faible émission, la production sur place et l'achat d'énergie renouvelable, l'installation de groupes d'alimentation électrique fixes au sol (FEPG) et d'air préconditionné (PCA) aux portes d'embarquement et l'amélioration des réseaux de transport public en vue de faciliter la circulation à la surface.

1.4 Compte tenu de l'augmentation prévue du niveau d'exposition des populations locales au bruit et aux incidences sur la qualité de l'air découlant des activités aériennes, ainsi que du problème d'acceptabilité publique de l'aviation dans son ensemble, il est essentiel que les mesures prises pour répondre à ces enjeux environnementaux restent au cœur des politiques internationales, nationales et régionales futures.

2. APPROCHE ÉQUILIBRÉE DE L'OACI POUR LA GESTION DES INCIDENCES DU BRUIT AU VOISINAGE DES AÉROPORTS

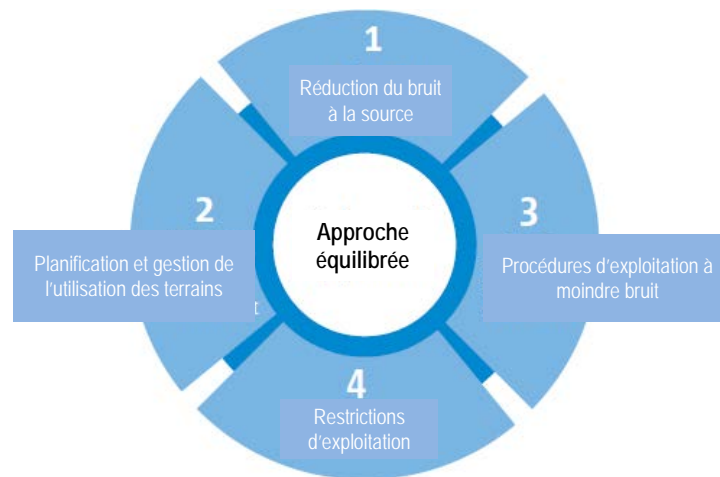
2.1 Le développement durable du transport aérien exige la mise en œuvre de mesures d'atténuation visant à réduire les incidences du bruit des aéronefs au voisinage des aéroports, afin de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs et d'assurer la compatibilité entre les activités aériennes et celles des zones résidentielles, particulièrement en ce qui concerne les vols de nuit.

2.2 L'approche équilibrée de l'OACI concernant la gestion du bruit des aéroports devrait demeurer à la base des règlements relatifs au bruit applicables à l'aviation en tant que secteur industriel mondial. Cette approche reconnaît la valeur des obligations juridiques pertinentes, des arrangements

⁵ www.euro.who.int/en/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018 (voir la version française du Résumé du Rapport à http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/383923/noise-guidelines-exec-summary.pdf)

⁶ Non-volatile particle emissions from aircraft turbine engines at ground-idle induce oxidative stress in bronchial cells, Hulda R. Jonsdottir, Mathilde Delaval, Zaira Leni1, Alejandro Keller, Benjamin T. Brem, Frithjof Siegerist, David Schönenberger, Lukas Durdina, Miriam Elser, Heinz Burtscher, Anthi Liatl & Marianne Geiser, Nature Communications Biology, March 2019, <https://doi.org/10.1038/s42003-019-0332-7>

existants, des lois en vigueur et des politiques établies, et ne préjuge pas de ceux-ci. L'approche équilibrée est un instrument unique et harmonisé qui englobe divers éléments.



2.3 L'application de cette approche axe les discussions sur les mesures d'atténuation à prendre en fonction de ses principes. Elle permet de réduire les différends quand, après examen de tous les autres éléments de l'approche équilibrée, l'imposition de restrictions d'exploitation est nécessaire.

2.4 Ainsi, au moment de la mise en œuvre de l'approche équilibrée, il est important que les exigences et les mesures qui y sont associées soient correctement et largement appliquées en temps opportun. Les citoyens et les autorités politiques locales responsables doivent être bien informés des principes et des retombées potentielles de l'approche équilibrée, afin qu'ils puissent prendre des décisions éclairées fondées sur des critères d'efficacité des coûts.

3. RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS LE CADRE DE L'APPROCHE ÉQUILIBRÉE

3.1 L'approche équilibrée constitue un moyen cohérent de traiter les problèmes de bruit à moindre coût, aéroport par aéroport. Cela n'est possible que si les quatre éléments principaux de l'approche équilibrée sont maintenus à jour, et tiennent compte des possibilités d'amélioration des produits sur le plan technologique, de la demande croissante de transport, de la tendance grandissante à l'urbanisation et de la nécessité de protéger la santé des gens.

3.2 Le programme de travail des trois prochaines années du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI prévoit déjà l'examen de l'application et de l'efficacité de trois premiers éléments principaux de l'approche équilibrée, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains et les procédures d'exploitation à moindre bruit.

3.3 Pour ce qui est du quatrième élément principal qui concerne les restrictions d'exploitation, l'Appendice E de la Résolution A39-1 actuelle de l'OACI portant sur le bruit et la qualité de l'air, « ...demande aussi instamment aux États de n'autoriser l'imposition d'aucune restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil ».

3.4 Cet énoncé fait partie de la section « Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit » des Résolutions de l'Assemblée de l'OACI depuis 2001. Depuis ce temps, la composition de la flotte mondiale a évolué en raison des nouvelles technologies lancées sur le marché, de sorte que seulement 2,5 % du nombre total de vols en Europe en 2017 ont été effectués par des aéronefs du Chapitre 3. De plus, certains aéroports ont déjà mis en œuvre des restrictions d'exploitation sur les aéronefs qui sont conformes au Chapitre 3.

3.5 Pour tenir compte de ce qui précède et faire en sorte que tous les éléments principaux de l'approche équilibrée demeurent à jour et adaptés au besoin, il est proposé d'amender la Résolution A39-1 de l'Assemblée afin de permettre l'imposition de restrictions d'exploitation pour les aéronefs du Chapitre 4 ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de 55 000 kg et plus, ainsi que pour ceux qui sont certifiés en vertu de normes antérieures, si ces mesures sont justifiées dans le cadre de l'approche équilibrée.

APPENDICE

PROPOSITIONS DE MISE À JOUR DU TEXTE EXISTANT DE LA RÉOLUTION A39-1, APPENDICE E, PORTANT SUR LES « RESTRICTIONS D'EXPLOITATION LOCALES AUX AÉROPORTS FONDÉES SUR LE BRUIT »

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives au bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice une restriction d'exploitation est définie comme étant toute mesure liée au bruit, qui limite ou réduit l'accès d'un aéronef à un aéroport,

Considérant que l'Appendice C à la présente résolution demande aux États d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit lorsqu'ils cherchent à résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux,

Considérant que de futures réductions du bruit à la source sont attendues suite à l'adoption de nouvelles normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, et du fait de l'assimilation de la technologie de réduction du bruit dans la flotte,

Considérant qu'à de nombreux aéroports, des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains, des procédures opérationnelles antibruit et d'autres solutions de lutte contre le bruit sont déjà en place, bien que l'empiétement urbain se poursuive dans certains cas,

Considérant que la mise en œuvre du retrait progressif des aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui excèdent les niveaux de bruit du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 (Appendice D à la présente résolution) est terminée dans certains États et, en supposant que la croissance des activités de transport aérien se poursuivra, qu'à défaut d'autres mesures, le nombre de personnes exposées au bruit des aéronefs à certains aéroports augmentera vraisemblablement dans ces États,

Considérant qu'il existe des différences régionales marquées dans la mesure où on peut s'attendre à ce que le bruit des aéronefs pose problème pendant les deux prochaines décennies et que, pour cette raison, certains États ont envisagé d'imposer des restrictions d'exploitation à certains aéronefs conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 3 ou du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16,

Considérant que si l'exploitation des aéronefs du Chapitre 3 ou du Chapitre 4 est frappée de restrictions à certains aéroports, elles devront être fondées sur une approche équilibrée et sur les orientations pertinentes de l'OACI (Doc 9829) et être adaptées aux besoins particuliers de l'aéroport touché,

Considérant que ces restrictions pourraient avoir des répercussions économiques graves sur les investissements que font les exploitants d'aéronefs d'États autres que ceux qui imposent les restrictions,

Reconnaissant que ces restrictions vont au-delà de la politique établie à l'Appendice D à la présente résolution et d'autres éléments d'orientation pertinents élaborés par l'OACI,

Reconnaissant que l'OACI n'oblige pas les États à imposer des restrictions d'exploitation aux aéronefs du Chapitre 3 ou du Chapitre 4,

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions, et plus particulièrement qu'il est entendu que les normes du Chapitre 4 pour les

aéronefs de moins de 55 000 kg de masse maximale au décollage (MTOM) et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16, et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil se rapportent seulement à la certification,

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions, et plus particulièrement qu'il est entendu que les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16, et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil se rapportent seulement à la certification,

Reconnaissant en particulier que les États ont des obligations juridiques, des lois, des arrangements existants et des politiques établies qui dictent peut-être la gestion des problèmes de bruit à leurs aéroports et qui pourraient influencer sur l'application du présent appendice,

1. *Prie instamment* les États de veiller, dans la mesure du possible, à ce que toute restriction d'exploitation ne soit adoptée que si une telle mesure s'appuie sur une évaluation préalable de ses avantages escomptés et de ses éventuelles incidences négatives ;

2. *Prie instamment* les États de ne pas imposer, à un aéroport donné, de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, ou aux aéronefs de 55 000 kg de MTOM et plus qui sont conformes au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, avant :

- a) la fin du retrait des aéronefs qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 à l'aéroport considéré ;
- b) d'avoir évalué les autres solutions possibles pour faire face au problème du bruit à l'aéroport considéré ou suivant l'approche équilibrée décrite à l'Appendice C ;

3. *Prie instamment* les États qui, malgré le § 2, autorisent l'imposition, à un aéroport donné, de restrictions à l'exploitation d'aéronefs qui, en raison de leur certification initiale ou de leur recertification, sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, ou au chapitre 4 pour les aéronefs de 55 000 kg de MTOM et plus :

- a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, Volume I ;
- b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée ;
- c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt que d'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport ;
- d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n'y a pas d'autre solution appropriée (par exemple les services long-courriers) ;
- e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d'aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés graves en accordant des exceptions ;
- f) d'imposer ces restrictions graduellement, si possible, pour tenir compte des incidences sur le plan des coûts pour les exploitants des aéronefs qu'elles frapperont ;
- g) de donner aux exploitants une période de préavis raisonnable ;
- h) de tenir compte des incidences économiques et environnementales sur l'aviation civile ;
- i) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

4. *Demande aussi instamment* aux États de n'autoriser l'imposition d'aucune restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 pour les aéronefs de moins de 55 000 kg de MTOM et/ou du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 et/ou tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil.