



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale

CONTRIBUTIONS ET AVANCÉES RÉALISÉES EN MATIÈRE DE BRUIT ET DE QUALITÉ DE L'AIR LOCALE DANS L'AVIATION CIVILE EN AMÉRIQUE LATINE

[Note présentée par El Salvador avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail présente les progrès accomplis en Amérique latine en matière d'environnement, en particulier dans le domaine du bruit et la qualité de l'air local, sur la base de l'Annexe 16, volumes I et II, ainsi que de la résolution A40-17 adoptée à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI. Les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) ont encouragé de manière proactive les initiatives visant à améliorer les performances environnementales, notamment les mesures prises en matière de réduction du bruit, d'amélioration de la qualité de l'air locale, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de planification des installations aéroportuaires, mises en œuvre grâce à des réglementations aériennes ou d'autres initiatives qui ont amélioré les conditions socio-environnementales dans les zones autour des aéroports.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations présentées ;
- b) tenir compte des progrès accomplis par les États d'Amérique latine en matière de protection de l'environnement et des initiatives visant à se conformer aux normes de l'OACI en la matière ;
- c) continuer à renforcer les capacités des États par le biais de séminaires et d'ateliers sur l'environnement ;
- d) promouvoir une action spécifique favorisant l'accès des États en développement comme ceux d'Amérique latine au financement, à la formation et au transfert de technologie.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail porte sur l'objectif stratégique Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Des ressources financières supplémentaires seront nécessaires pour la mise en œuvre d'initiatives en matière d'environnement.
<i>Références :</i>	

¹ Version espagnole fournie par El Salvador.

² Argentine, Aruba (Royaume des Pays-Bas), Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

1. INTRODUCTION

1.1 Selon la Convention sur la diversité biologique (2016), la région Amérique latine et Caraïbes (ALC) se caractérise par une biodiversité particulièrement riche : elle abrite notamment quelque 70 % de la vie terrestre, ainsi qu'une flore et une faune marines et d'eau douce très diverses. En termes de biomasse, la région ALC recèle à la fois des zones humides, des écosystèmes côtiers et des déserts, des forêts tropicales, de vastes savanes et les habitats andins de haute altitude.

1.2 Conformément aux objectifs stratégiques de l'OACI, la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), par l'intermédiaire de ses groupes de spécialistes, a largement abordé les questions environnementales et notamment élaboré des documents et instruments destinés à faciliter l'application des mêmes normes de réduction du bruit et de qualité de l'air locale encouragées par l'OACI que celles promues par chaque État latino-américain dans sa législation nationale.

2. ANALYSE

2.1 Conformément aux dispositions du Volume I de l'Annexe 16, les États ont intégré des exigences en matière de bruit dans leurs législations respectives afin de limiter son impact sur l'environnement. À El Salvador, le règlement RAC-21, « Règlement sur les procédures d'acceptation des certificats de produits de l'aviation », prévoit que l'autorité de l'aviation civile délivrera un certificat d'homologation acoustique aux aéronefs ayant fait l'objet d'une reconnaissance ou d'une certification dès lors qu'ils répondent aux normes en vigueur définies dans l'Annexe 16 de l'OACI.

2.2 En Équateur, le respect des dispositions de la législation environnementale en vigueur qui s'appliquent au secteur de l'aviation est vérifié par un suivi des émissions de bruit et des mesures d'atténuation sont prises si elles dépassent les niveaux admissibles. En Équateur, tous les aéroports répondent actuellement aux normes fixées par le ministère de l'Environnement du pays.

2.3 Au Panama, l'Annexe 16, volume I, a été intégrée au Règlement de l'aviation civile, Livre XIX, Parties I et II, et après vérification de la conformité par étapes, un certificat d'homologation acoustique est délivré aux aéronefs candidats à une immatriculation au Panama. En outre, le plus grand exploitant aérien national a ajouté à sa flotte de nouveaux appareils plus économes en carburant et le B-737 Max. Les communautés situées à proximité des aéroports nationaux et internationaux du pays ont donc été moins touchées et les plaintes du public et des communautés installées dans les zones environnantes ont diminué. Par ailleurs, le Panama investit chaque année dans l'entretien de ses forêts, de ses parcs et de ses zones protégées qui abritent les arbres, prairies, herbes marines et mangroves du pays, d'importants absorbeurs de dioxyde de carbone. Le Panama se classe au troisième rang mondial des pays à bilan carbone négatif.

2.4 Au Pérou, les mesures prises par l'État pour réduire les effets du bruit des avions comprennent la loi n° 30370, qui régit la gestion environnementale du bruit des aéronefs, ainsi que la NTC-001-2013 sur les niveaux de bruit maximum autorisés pour les aéronefs nationaux et étrangers opérant sur le territoire péruvien et le décret suprême n° 005-2019-MINAM relatif aux procédures d'acceptation et à la délivrance des certificats d'homologation acoustique, qui fixe les limites de bruit admissibles pour les aéronefs exploités sur le territoire national.

2.4.1 En outre, conformément à la loi n° 27261, Loi générale de l'aviation civile, l'autorisation préalable de la DGAC est requise pour toute construction, réhabilitation, expansion, amélioration et modification d'un aéroport et, conformément à la Loi et à ses règlements et annexes techniques, tout demandeur doit inclure une étude d'impact environnemental compatible avec le cours normal de la vie de la communauté et la protection de l'environnement afin d'obtenir cette autorisation. Grâce à la supervision et au contrôle prévus par ces dispositions, l'activité aéroportuaire peut se conformer aux normes nationales

et internationales existantes en identifiant et en atténuant les incidences et ainsi agir sur les engagements environnementaux pris dans l'instrument.

2.5 En Argentine, l'autorité nationale de l'aviation civile (ANAC) a établi une politique environnementale (résolution 299/2017) et un manuel de gestion environnementale des aéroports (résolution conjointe avec ORSNA 02/2019) qui préserve la qualité de l'air.

2.6 Au Mexique, les cartes de bruit ont été mises à jour en 2021 afin d'en améliorer la précision sur chaque aéroport. Les résultats des mesures sont partagés avec les parties prenantes pour les décisions. La mise à jour des cartes a révélé une baisse des niveaux de bruit (55 à 60 décibels, 60 à 65 décibels, 65 à 70 décibels, 75 à 80 décibels et plus de 80 décibels) sur tous les aéroports, en grande partie en raison de l'utilisation d'une méthode de mesure plus précise.

2.6.1 Des investissements considérables ont été réalisés dans l'amélioration des infrastructures afin de disposer d'une capacité opérationnelle suffisante et les sorties rapides construites sur la plupart des pistes offrent aux avions un accès plus direct aux terminaux. Des investissements ont également été réalisés dans l'acquisition de véhicules électriques pour tracter les avions. Des procédures de circulation à la surface rapides et efficaces après l'atterrissage et avant le décollage aident les compagnies aériennes à réduire leurs émissions de carbone. Elles raccourcissent en effet la distance à parcourir par les avions et réduisent par conséquent leur consommation de carburant, ce qui diminue à son tour les émissions de carbone.

2.6.2 Une surveillance de la maintenance préventive et corrective des véhicules, des avions, des installations et des équipements a été mise en place. Des barrières naturelles, notamment végétales, sont utilisées pour empêcher la dispersion des particules autour des aéroports. Un plan d'efficacité énergétique et de décarbonisation est en préparation afin de prévenir les émissions de gaz et de particules associées à la qualité de l'air.

2.7 L'État cubain a acquis de nouveaux avions dotés d'une meilleure technologie et moins bruyants, et a amélioré les procédures d'approche et de décollage. En outre, des procédures ont été élaborées pour que les moteurs puissent être démarrés sur une aire de trafic éloignée de l'emplacement de stationnement, ce qui entraîne une réduction sensible du bruit pendant le décollage et l'atterrissage des avions, grâce à la baisse du bruit sur l'aire de trafic et les zones de circulation des avions. L'acquisition de nouveaux avions dotés d'une meilleure technologie et la modernisation des équipements embarqués a également réduit la consommation de carburant. En outre, l'amélioration des routes d'approche et des procédures a permis de réduire les émissions, comme le montrent les rapports annuels des exploitants (exigence nationale).

2.8 À l'aéroport Arturo Merino Benítez, l'État chilien utilise un système de surveillance du bruit afin de réduire la variable bruit dans l'utilisation des pistes. En outre, des cartes de bruit ont été établies du réseau primaire d'aéroports. Elles sont considérées comme un outil valable dans les instruments de planification nationaux, et l'exploitation des avions de niveau 2 a été interdite. À partir de 2021, les nouveaux avions exploités sur le territoire national devront relever du niveau 4. La carte de bruit de l'aéroport Arturo Merino Benítez montre une diminution notable de l'empreinte acoustique depuis 2016.

2.8.1 En ce qui concerne la qualité de l'air, les émissions de gaz des véhicules d'accompagnement sur l'aire de trafic sont contrôlées mensuellement et de manière aléatoire à l'aéroport Arturo Merino Benítez. Des mesures ont également été prises pour surveiller les émissions des véhicules d'assistance à l'exploitation des aéronefs, nettoyer les pistes et les voies de circulation, remplacer les groupes GS/APU par des connexions électriques sur la passerelle d'embarquement, surveiller le démarrage des moteurs (remorques d'aéronefs sans utiliser les moteurs), gérer la circulation sur l'aire de trafic et réduire les cycles LTO. En outre, le système avancé de guidage et de contrôle des mouvements de surface (A-SMGCS) installé a contribué à réduire la pollution atmosphérique des aéroports au niveau local.

2.9 Au Venezuela, la loi RAV36 sur l'aviation civile fixe des limites maximales admissibles d'émissions sonores pour les avions à réaction subsoniques, les avions à rotor, les avions supersoniques, les avions à rotor basculant et les hélicoptères, et ces limites s'appliquent à tous les exploitants aériens nationaux et étrangers qui opèrent ou ont l'intention d'opérer dans, depuis et vers le pays. Conformément aux dispositions de la loi RAV36, un certificat d'homologation acoustique attestant que l'aéronef satisfait aux exigences d'adéquation et de sécurité du point de vue des émissions acoustiques ou des sons intenses est délivré en application des dispositions de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

2.10 Des exigences relatives à l'application d'indicateurs de développement durable ont été incluses à la planification et la gestion de l'utilisation des sols. Elles ont permis aux États d'auditer et d'évaluer périodiquement les mesures environnementales prises dans le domaine du bruit des avions (pollution à proximité de l'aérodrome), de la qualité de l'air (pollution dans les zones proches de l'aérodrome où les émissions des activités de l'aérodrome peuvent avoir une incidence), des déchets (production totale de déchets, ventilée par catégorie – organiques, dangereux ou recyclables), de l'inventaire des gaz à effet de serre (émissions totales de GES par des sources de surface mobiles et fixes), de la biodiversité (impact direct et indirect de l'aéroport sur la diversité de la faune et de la flore des zones environnantes), des ressources en eau (consommation finale et ses effets sur la qualité des ressources en eau utilisées à l'intérieur de l'aéroport) et de la consommation de matériaux et de ressources (réutilisation).

2.11 Des dispositions relatives à la planification et à la gestion de l'utilisation des terres ont été incluses dans les cadres réglementaires nationaux, et des aspects de la protection de la sécurité des opérations aériennes ont été intégrés aux réglementations environnementales, comme dans les lois nationales de l'État du Guatemala.

3. CONCLUSION

3.1 Conscients de l'importance de la protection de l'environnement, les États membres de la CLAC ont encouragé, à l'échelle régionale et individuelle, des initiatives majeures visant à améliorer les performances environnementales du secteur.

3.2 Il est cependant nécessaire de coordonner les travaux des différentes parties prenantes (autorités de l'aviation civile, titulaires de concessions aéroportuaires, compagnies aériennes) ou travaillant spécifiquement dans le domaine de l'environnement, comme les autorités environnementales nationales des différents États. Cela favorisera la concentration des efforts, des ressources, des technologies et/ou des outils de mesure diagnostique ainsi que l'établissement d'indicateurs de performance environnementale.

3.3 Avec le soutien de l'OACI et/ou des États développés, l'accès aux capacités et leur renforcement devraient être facilités pour les pays en développement comme les États d'Amérique latine en ce qui concerne l'aménagement du territoire, le bruit et la qualité de l'air, en vue de leur intégration dans les normes et pratiques recommandées par l'OACI.

3.4 Les États membres de la CLAC reconnaissent les efforts et les conseils précieux de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur les questions environnementales liées au transport aérien et l'invitent à poursuivre ce travail et l'assistance aux États afin de renforcer les activités liées à la préservation et à la protection des systèmes environnementaux de la planète.

4. L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations présentées ;

- b) tenir compte des progrès accomplis par les États d'Amérique latine en matière de protection de l'environnement et des initiatives visant à se conformer aux normes de l'OACI en la matière ;
- c) continuer à renforcer les capacités des États par le biais de séminaires et d'ateliers sur l'environnement ;
- d) promouvoir une action spécifique favorisant l'accès des États en développement comme ceux d'Amérique latine au financement, à la formation et au transfert de technologie.

— FIN —