

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.2 : Accès aux marchés

**ELARGISSEMENT DE LA CAPACITE DES AEROPORTS :
ATTENUER LES CONTRAINTES FINANCIERES**

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

SOMMAIRE

Le bruit des aéronefs est le facteur le plus important de l'opposition des riverains à la construction et à l'élargissement de la capacité des aéroports. La réduction du bruit à la source, c'est-à-dire des avions moins bruyants, est la seule façon d'augmenter la capacité de nombreux aéroports où le bruit est une question sensible. Ce sont les restrictions aéroportuaires et les raisons commerciales, et non pas les normes de certification acoustique de l'OACI, qui poussent les constructeurs à produire des avions moins bruyants. Le progrès de la réduction du bruit à la source dépend donc de restrictions acoustiques supplémentaires, qui réduisent davantage la capacité. Pour sortir de ce cercle vicieux, les normes de certification acoustique de l'Annexe 16 de l'OACI doivent devenir plus strictes afin d'encourager les constructeurs à produire des avions moins bruyants.

La suite proposée à la Conférence figure au § 4.1.

1. INTRODUCTION

1.1 Comme le souligne la note WP/8, les contraintes environnementales ont dans certains cas empêché la construction et l'élargissement des aéroports. L'expérience des exploitants d'aéroports montre que le bruit des aéronefs est le facteur le plus important qui galvanise l'opposition politique et des riverains à la construction et à l'élargissement des aéroports. Cette opposition constitue une contrainte majeure pour le développement du système aéronautique, et a causé des difficultés extrêmes dans la construction de nouveaux aéroports, l'élargissement d'aéroports existants et l'établissement des horaires

¹ Les versions en français et en espagnol ont été fournies par le Conseil international des aéroports (CIA).

d'exploitation des aéronefs, surtout la nuit. La présente note décrit les problèmes liés à l'atténuation des effets négatifs du bruit des aéronefs sur la capacité des aéroports.

1.2 Actuellement, de nombreux aéroports qui contribuent pour une part importante au trafic mondial ont des contraintes acoustiques, et leur nombre va augmenter si l'on ne trouve pas solution efficace pour atténuer l'impact du bruit des aéronefs et permettre ainsi aux aéroports de développer leur capacité et de répondre à la croissance du trafic aérien que laisse prévoir l'accroissement de la libéralisation du transport aérien.

1.3 Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) est l'organe compétent de l'OACI pour les questions environnementales, y compris le bruit. Les observateurs et parties prenantes offrent des avis basés sur leur expertise technique, et le CAEP dépend de cet appui pour son travail, mais le pouvoir de décision appartient aux experts membres du CAEP, qui sont nommés par les Etats. D'ordinaire, les décisions sont prises par consensus. L'approche équilibrée à la gestion du bruit des aéronefs recommandée par CAEP/5 (2001) et adoptée par les Etats contractants de l'OACI dans la Résolution A33-7 de l'Assemblée, consiste en la réduction du bruit à la source (c'est-à-dire des cellules et des moteurs moins bruyants), la planification de l'utilisation des terrains, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions à l'exploitation des aéronefs.

2. ANALYSE

2.1 L'ACI appuie une approche équilibrée donnant le même poids et le même statut à chacun de ses quatre éléments, qui doivent pouvoir être facilement appliqués aux aéroports. Cela s'explique par le fait qu'à de nombreux aéroports où le bruit est une question sensible, toutes les possibilités de planification de l'usage des terrains et des procédures d'exploitation à moindre bruit ont été épuisées. La réduction du bruit à la source est la seule solution pour ces aéroports, étant donné que toute augmentation de capacité dépendra du maintien ou de la réduction des niveaux généraux de bruit au voisinage des aéroports. Même la possibilité pour les aéroports qui ne connaissent pas actuellement ces problèmes, de maintenir ou de développer leur capacité, diminuera avec le temps à cause des contraintes environnementales. Pour toutes ces raisons, une réduction progressive et crédible du bruit des aéronefs à la source, qui constitue un gain technologique efficace et permanent, est la seule solution véritable pour garantir la croissance future du transport aérien face à des contraintes environnementales croissantes.

2.2 L'approche équilibrée de l'OACI laisse la réduction du bruit à la source aux constructeurs et aux progrès technologiques et fait valoir que l'adoption par les Etats des normes de certification acoustique du Chapitre 4 de l'OACI mènerait en elle-même à une telle réduction. Or, les constructeurs appliquent la technologie de réduction du bruit pour répondre à certaines restrictions acoustiques à certains aéroports et pour des raisons commerciales, et non pas pour répondre aux normes de l'OACI, qui, conformément à l'approche équilibrée, continuent à refléter la technologie actuelle. Comme ce sont les restrictions acoustiques aux aéroports, et non pas les normes de l'OACI, qui déterminent l'application de la technologie de réduction du bruit, la mise en service d'avions moins bruyants dépend de restrictions acoustiques supplémentaires aux aéroports, ce qui réduit encore plus leur capacité. Pour sortir de ce cercle vicieux, les normes de certification acoustique de l'Annexe 16 de l'OACI doivent devenir plus strictes afin d'encourager la mise en service d'avions moins bruyants.

3. CONCLUSIONS

3.1 On ne s'attend pas à ce que les contraintes environnementales diminuent. Les aéroports où le bruit est une question sensible dépendent d'une réduction crédible du bruit pour pouvoir élargir leur capacité, et il faut rendre les normes de certification acoustique de l'Annexe 16 de l'OACI plus strictes afin d'encourager la mise en service d'avions moins bruyants.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée :

- a) à reconnaître les efforts déployés par les exploitants d'aéroports pour développer la capacité de leurs installations ;
- b) à convenir qu'il faut rendre plus strictes les normes de certification acoustique de l'Annexe 16 de l'OACI afin d'encourager la mise en service d'avions moins bruyants sans dépendre des restrictions aéroportuaires ;
- c) à recommander que le CAEP soit informé de ce besoin.

— FIN —