

COLLOQUE SUR LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX DE L'AVIATION

(Montréal, 9 – 11 avril 2001)

NOTE D'INFORMATION GÉNÉRALE

BRUIT DES AÉRONEFS — POLITIQUES EXISTANTES DE L'OACI

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Dans le cadre de son examen du problème du bruit des aéronefs, l'OACI a élaboré des politiques sur la réduction du bruit à la source, sur les restrictions d'exploitation, sur les procédures d'exploitation à moindre bruit, sur la planification de l'utilisation des terrains et sur les redevances de bruit. La présente note d'information générale contient un bref résumé des politiques en question et indique les sources de renseignements plus détaillés.

1. RÉDUCTION DU BRUIT À LA SOURCE

1.1 Depuis plus de 30 ans, l'OACI consacre la plupart de ses efforts dans le domaine du bruit des aéronefs à sa réduction à la source. Les avions et les hélicoptères construits de nos jours doivent satisfaire les normes de certification acoustique adoptées par le Conseil de l'OACI et reproduites dans le Volume I — *Bruit des aéronefs* de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale — *Protection de l'environnement*. Des éléments d'orientation pratiques sur la mise en œuvre des procédures techniques de l'Annexe 16, à l'intention des services de certification, sont reproduits dans le *Manuel technique des procédures de certification acoustique des aéronefs* (Doc 9501).

1.2 Les avions à réaction de la première génération n'étaient pas couverts par l'Annexe 16 et sont donc connus sous le nom d'avions sans certification acoustique (SCA) (par exemple: Boeing 707 et Douglas DC-8). Les premières normes applicables aux avions à réaction conçus avant 1977 étaient incluses dans le Chapitre 2 de l'Annexe 16. Le Boeing 727 et le Douglas DC-9 sont des exemples d'avions couverts par le Chapitre 2. Par la suite, les nouveaux aéronefs ont dû satisfaire les normes plus strictes contenues dans le Chapitre 3 de l'Annexe. Le Boeing 737-300/400, le Boeing 767 et l'Airbus A 319 sont des exemples de types d'aéronefs du «Chapitre 3». Dernièrement, la réunion CAEP/5 a recommandé une nouvelle norme de bruit plus stricte que celle du Chapitre 3 (des détails seront communiqués durant la session 3 du Colloque).

2. RESTRICTIONS D'EXPLOITATION

(4 pages)

I:\JobTransfer\French\ENV.COOL.BIP\env.coll.bip.4.fr.wpd

2.1 Les préoccupations relatives au bruit ont amené certains États, surtout des pays industrialisés, à envisager d'interdire l'accès à leurs aéroports à certains aéronefs bruyants. Durant les années 1980, l'accent était mis sur les aéronefs de type SCA; l'attention s'est portée sur les aéronefs du Chapitre 2 au cours de la décennie suivante et, de nos jours, sur certains aéronefs du Chapitre 3. Les restrictions d'exploitation de ce type peuvent toutefois avoir de sérieuses conséquences économiques pour les compagnies aériennes en cause, qu'elles aient leur siège dans les États qui les appliquent ou dans ceux (surtout les pays en développement) qui assurent des services à destination et en provenance des aéroports visés. À moins que ces compagnies ne puissent utiliser les aéronefs en cause sur d'autres routes, elles doivent les remplacer par des modèles plus récents ou en effectuer la remotorisation ou l'insonorisation. Dans le cas des aéronefs SCA et de ceux du Chapitre 2, l'Assemblée de l'OACI a joué un rôle de premier plan dans l'élaboration d'une approche mondiale à l'élimination graduelle des opérations assurées par les aéronefs en question dans les aéroports sensibles au bruit, que tous les États pourraient accepter.

2.2 Dans le cas des aéronefs du Chapitre 2, l'Assemblée de l'OACI a adopté en 1990 une résolution¹ sur un cadre de politique à l'échelle mondiale concernant les restrictions d'exploitation, représentant un équilibre prudent entre les intérêts des pays en développement et ceux des pays industrialisés, compte tenu des préoccupations des compagnies aériennes, des aéroports et de l'environnement. La résolution prie instamment les États de n'imposer aucune restriction à l'exploitation des aéronefs sans avoir au préalable examiné d'autres alternatives. Elle offre ensuite une base sur laquelle les États qui souhaitent imposer des restrictions à l'exploitation des aéronefs du Chapitre 2 peuvent le faire. Les États peuvent commencer à mettre fin à l'exploitation des aéronefs du Chapitre 2 depuis le 1^{er} avril 1995 et les retirer tous du service d'ici le 31 mars 2002. Toutefois, avant cette dernière date, les aéronefs du Chapitre 2 pourront continuer d'être exploités pendant 25 ans après la date de délivrance de leur premier certificat de navigabilité. En d'autres termes, les aéronefs du Chapitre 2 exploités depuis moins de 25 ans au 1^{er} avril 1995 n'étaient pas immédiatement touchés par cette exigence. De même, les gros porteurs du Chapitre 2 et ceux qui sont dotés de moteurs plus silencieux (à taux de dilution élevé) n'ont pas été immédiatement affectés après le 1^{er} avril 1995. La résolution comporte également une disposition priant instamment les États, si de nouvelles normes de certification plus strictes que celles du Chapitre 3 sont introduites, de ne pas imposer de restrictions à l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3.

2.3 Plus récemment, les États européens ont mis l'accent sur la prévention d'une augmentation des vols aux aéroports européens par des aéronefs dont le certificat a été renouvelé en fonction des normes du Chapitre 3 après remotorisation ou insonorisation. En avril 1999, le Conseil de l'Union européenne a adopté un règlement² sur la question, entré en vigueur le 4 mai 2000, lequel a récemment fait l'objet d'une plainte déposée par les États-Unis auprès de l'OACI en application des dispositions de la Convention de Chicago concernant le règlement des différends (article 84). Les procédures applicables à de tels cas ont été entamées.

-
1. Adoptée en tant que Résolution A28-3 de l'Assemblée. Ultérieurement incorporée dans la Résolution A32-8 de l'Assemblée: *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*, en tant qu'Appendice D. Au cours de la session 1998 de l'Assemblée, les 37 États membres de la CEAC ont exprimé des réserves à l'endroit de l'Appendice D.
 2. Règlement (CE) n° 925/1999 du Conseil, du 29 avril 1999, relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du Volume I, 2^e Partie, Chapitre 3, de l'Annexe 16 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, troisième édition (juillet 1993).

2.4 En juin 1999, à la lumière de ces développements, le Conseil de l'OACI a donné pour mandat au Groupe CAEP d'examiner les options techniques possibles concernant l'application des restrictions d'exploitation aux aéronefs du Chapitre 3. Les résultats de cet examen seront présentés au Colloque dans le cadre de la session 3. [Note concernant la terminologie: Dans ses dernières discussions, le CAEP a examiné les «restrictions d'exploitation» dans un contexte beaucoup plus large que celui qui est utilisé dans la Résolution A32-8, Appendice D, en ce sens qu'elles englobent toute mesure qui pourrait limiter ou réglementer l'accès à un aéroport par un aéronef.]

3. PROCÉDURES D'EXPLOITATION À MOINDRE BRUIT

3.1 Les procédures d'exploitation à moindre bruit permettent de réduire à un coût relativement faible le bruit causé par l'exploitation des aéronefs. Elles regroupent plusieurs méthodes, y compris l'utilisation préférentielle de pistes et de routes ainsi que des procédures pour le décollage, l'approche et l'atterrissage. Le choix de l'une quelconque de ces mesures dépend des caractéristiques physiques de l'aéroport et de ses environs, mais dans tous les cas la procédure doit tenir compte avant tout des considérations relatives à la sécurité. Les procédures d'exploitation à moindre bruit de l'OACI sont contenues dans l'Annexe 16, Volume I, 5^e Partie, et dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I — *Procédures de vol*, 5^e Partie. Des propositions concernant de nouvelles procédures de réduction du bruit au décollage seront présentées dans le cadre de la session 3.

4. PLANIFICATION DE L'UTILISATION DES TERRAINS

4.1 La planification de l'utilisation des terrains est un moyen efficace de garantir que les activités qui se déroulent à proximité des aéroports sont compatibles avec l'aviation. Elle a pour but principal de réduire au minimum, par voie de zonage, la population affectée par le bruit des aéronefs au voisinage des aéroports. La planification et le contrôle compatibles de l'utilisation des terrains sont également indispensables si l'on veut garantir que les gains réalisés en matière de réduction du bruit des aéronefs les plus récents ne sont pas annulés par une augmentation des développements résidentiels au voisinage des aéroports. Les éléments d'orientation de l'OACI sur la planification de l'utilisation des terrains sont contenus dans l'Annexe 16, Volume I, 4^e Partie, et dans le *Manuel de planification d'aéroport*, 2^e Partie — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement* (Doc 9184). Ce manuel, dont une nouvelle édition est en préparation, contient des éléments indicatifs sur l'emploi des divers instruments pour la minimisation, le contrôle ou la prévention de l'impact du bruit des aéronefs au voisinage des aéroports et décrit les pratiques adoptées par plusieurs États pour la planification et le contrôle de l'utilisation des terrains. En outre, en vue d'encourager l'application d'une méthode uniforme d'évaluation du bruit au voisinage des aéroports, l'OACI recommande celle qui figure dans la *Méthode recommandée pour le calcul des courbes de niveau de bruit au voisinage des aéroports* (Circulaire 205).

5. REDEVANCES DE BRUIT

5.1 La première politique de l'OACI en matière de redevances de bruit a été élaborée en 1981 et est reproduite dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/6). Le Conseil reconnaît que, malgré les réalisations en matière de réduction du bruit des aéronefs à la source, beaucoup d'aéroports devront continuer à appliquer des mesures d'atténuation ou de prévention du bruit. Le Conseil estime que les dépenses occasionnées par l'application de ces mesures pourraient, à la discrétion des États, être imputées aux aéroports et recouvrées auprès des usagers. Au cas où des redevances

liées au bruit seraient perçues, le Conseil recommande qu'elles ne le soient qu'aux aéroports où se posent des problèmes de bruit et qu'elles ne recouvrent que les dépenses effectuées pour atténuer ou éliminer ces problèmes. En outre, elles devraient être établies sans discrimination entre les usagers et à des niveaux qui ne rendent pas prohibitif le coût d'exploitation de certains aéronefs.

5.2 Des conseils pratiques sur la détermination de la base de coût des redevances liées au bruit et à leur perception sont fournis dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) de l'OACI et des renseignements sur les redevances liées au bruit effectivement perçues sont présentés dans le *Répertoire des tarifs d'aéroport et des redevances de navigation aérienne* (Doc 7100) de l'OACI.