

AVIS n° 05/2007

DE L'AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

sur la possibilité de modifier le règlement (CE) n° 1702/2003 établissant des règles d'application pour la certification environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés

Certificats acoustiques

I. Considérations générales

1. Le présent avis a pour objet de clarifier la position de l'Agence en ce qui concerne la possibilité de modifier le système d'administration de documents en rapport avec la certification acoustique des aéronefs, comme prescrit à la partie 21 du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission¹.
2. L'avis a été adopté, conformément au principe de la procédure telle que spécifiée par le conseil d'administration² de l'Agence, suivant les dispositions de l'article 14 du règlement (CE) n° 1592/2002³.

CONTEXTE

3. En vertu du règlement (CE) n° 1592/2002 établissant le système AESA pour la sécurité aérienne et l'écocompatibilité, la Communauté est chargée de réglementer tous les aspects liés à la certification du bruit émis par les aéronefs. Sa règle d'application, à savoir le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission, dispose que les États membres de l'Union doivent se servir du formulaire 45 de l'AESA en tant que certificat acoustique.
4. Ces dernières années, le comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a établi des règles et documents d'orientation sur la documentation en matière de certification acoustique en vue de modifier l'annexe 16 de la convention de Chicago, volume 1, bruit des aéronefs. À la suite de ces travaux, l'appendice G de l'annexe 16, volume I, quatrième édition, amendement 8, est entré en vigueur le 24 novembre 2005 en vue de l'inclusion des trois différentes options relatives à l'administration de documents sur la certification acoustique qui doivent être à bord de tout aéronef aux fins de leur libre circulation, comme prescrit par la convention de Chicago. C'est aux États contractants de l'OACI qu'il revient de choisir entre ces différentes options.
5. L'option 1 de l'OACI consiste en un document (certificat acoustique) reprenant toutes les informations sur une seule et même page.
6. L'option 2 de l'OACI consiste en deux documents complémentaires. Le premier document est une attestation de la certification acoustique, mais est limité à l'identification de l'aéronef et à la déclaration de conformité. Le deuxième contient des informations complémentaires (telles que les niveaux de bruit), normalement en tant que page ou pages approuvées du manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou du manuel d'utilisation de l'avion (AOM).

¹ Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 243, 27.9.2003, p. 6). Règlement modifié par le règlement (CE) n° 335/2007 de la Commission (JO L 88, 29.3.2007, p. 40).

² Décision du conseil d'administration modifiant et remplaçant la décision 7-03 concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour la publication d'avis, spécifications de certification et documents d'orientation. AESA. Décision CA 08-2007 du 13.6.2007 («procédure de réglementation»).

³ Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 240, 7.09.2002, p. 1.). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 334/2007 de la Commission (JO L 88, 29.3.2007, p. 39).

7. L'option 3 de l'OACI consiste en un système de trois documents complémentaires. Le premier document est identique au premier de l'option 2 précitée. Le deuxième est similaire au deuxième de l'option 2 reprenant toutes les configurations acoustiques possibles de l'aéronef. Le troisième, délivré dans le cadre d'une procédure réglementée, identifie la configuration actuelle de l'aéronef en associant un identificateur unique à la masse maximale réelle au décollage (MTOM).
8. Étant donné que le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission a déjà fait intervenir un système correspondant à l'option 1 de l'OACI décrite ci-dessus, il a été modifié par le règlement (CE) n° 335/2007 de la Commission afin d'adapter le formulaire 45 AESA au format adopté par l'OACI dans l'appendice G susmentionné de l'annexe 16, volume I, quatrième édition, amendement 8.

II. Consultation

9. À la suite de la modification susmentionnée apportée à l'annexe 16 de l'OACI, plusieurs parties prenantes ont réclamé une modification du règlement 1702/2003 de la Commission afin de transposer dans la législation communautaire la flexibilité ainsi introduite dans le système de délivrance des documents sur la certification acoustique, étant donné que la législation actuelle ne permettait que la mise en œuvre de l'option 1 de l'OACI décrite ci-dessus. L'Agence a publié un préavis de proposition d'amendement (A-NPA 13-2006) le 23 août 2006, demandant aux parties prenantes d'exprimer leur opinion sur la nécessité d'un tel changement et examinant les diverses options envisageables pour les documents sur la certification acoustique: les trois options de l'OACI, ainsi que leurs trois variantes.
10. À la date limite du 23 novembre 2006, l'Agence avait reçu 102 commentaires émanant de 19 autorités nationales, organisations professionnelles et entreprises privées. Tous les commentaires reçus ont fait l'objet d'un accusé de réception et ont été incorporés dans le document de réponse aux commentaires (DRC), publié sur le site web de l'Agence le 30 avril 2007. Ce DRC reprend tous les commentaires reçus, ainsi que les réponses de l'Agence.
11. Parmi les auteurs des commentaires, 14 ont épinglé clairement laquelle des six options examinées dans l'A-NPA avait leur préférence. La majorité d'entre eux – huit, principalement des autorités aéronautiques nationales, mais également des fabricants et une organisation professionnelle, s'est dite favorable au maintien du système tel qu'il se présente actuellement, à savoir l'utilisation du formulaire 45 AESA. De même, nombre de commentateurs (6 sur 14) souhaitaient laisser aux propriétaires d'aéronefs ou opérateurs le soin de choisir l'une des trois options OACI susmentionnées. Ces déclarations émanaient d'organisations professionnelles, d'un opérateur, d'un fabricant et d'une AAN.
12. Sur la base de l'A-NPA et du DRC, l'Agence a publié le 11 juin 2007 une évaluation préliminaire de l'impact réglementaire (EIR préliminaire), qui est arrivée à la conclusion que la meilleure solution était de ne rien faire et de s'en tenir à la première option de l'OACI, à savoir le formulaire 45. L'EIR préliminaire, jointe à des fins d'information en annexe du présent avis, a été soumise aux organes consultatifs de l'Agence responsables de la réglementation (le comité consultatif sur les normes de sécurité et le groupe consultatif des autorités nationales) afin de justifier l'absence de toute activité de réglementation pour modifier le règlement

1702/2003. Cette proposition a été largement acceptée, sans être toutefois soutenue à l'unanimité.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

13. La délivrance de certificats acoustiques a pour objet de démontrer que l'aéronef respecte les conditions imposées en termes de bruit, telles que déterminées à l'annexe 16, volume I, de la convention de Chicago (telle que transposée dans le droit européen par le biais de l'article 6 du règlement (CE) n° 1592/2002) et a dès lors le droit de se déplacer librement, comme le prévoit cette convention. L'Agence est d'avis que le système actuel adopté par la Communauté en vertu du règlement 1702/2003 dans le domaine de la remise d'informations acoustiques (formulaire 45 AESA) répond à cette exigence.
14. Le certificat acoustique, bien qu'il contienne des informations techniques, dont la masse maximale au décollage et le(s) niveau(x) de bruit, n'a pas pour objectif premier de s'inscrire dans une optique autre que celle de la certification acoustique. Toutefois, l'Agence admet que certaines autorités aéroportuaires se servent des données reprises dans les certificats acoustiques à d'autres fins, comme pour calculer des taxes d'atterrissage ou mettre en œuvre des restrictions opérationnelles.
15. L'Agence reconnaît la nécessité, de même que les avantages, de telles mesures pour réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement autour des aéroports. Néanmoins, on peut se demander si les données techniques figurant sur les certificats acoustiques, quelle que soit leur forme, sont suffisamment détaillées à de telles fins. Pour être équitables, ces mesures devraient reposer sur les niveaux sonores associés aux conditions effectives de décollage et d'atterrissage, telles que les masses réelles, les positionnements du volet et le recours à des procédures spéciales de réduction du bruit. Alors que la résolution A36-22 de l'OACI admet que les restrictions d'utilisation devraient être fondées sur les caractéristiques de bruit, telles qu'elles sont ressorties de la procédure de certification, elle n'en restreint pas la portée aux données figurant sur le certificat acoustique uniquement. La procédure de certification peut en effet produire les niveaux sonores supplémentaires qui sont indispensables à la poursuite de cet objectif, et ce avec la flexibilité nécessaire afin de tenir parfaitement compte des circonstances d'exploitation effectives.
16. D'après les résultats du DRC et de l'EIR préliminaire, l'Agence estime que la réglementation dans le cadre du système AESA ne convient pas pour s'attaquer à la question posée, raison pour laquelle elle n'empruntera pas cette direction. En revanche, elle propose de prendre des mesures sur la base juridique correcte, afin d'établir et d'introduire des mesures plus adéquates en vue de répondre aux besoins des aéronefs et exploitants d'aéroports en ce qui concerne les informations relatives au niveau sonore des aéronefs dans le cadre de leur fonctionnement quotidien. Elle propose également que la Commission lance une action coordonnée au niveau international afin d'examiner si les normes de l'OACI pourraient être adaptées comme il se doit. Au vu de ces éléments, l'Agence serait disposée à fournir toutes données techniques supplémentaires sur les bruits susceptibles d'aider toutes les parties prenantes au niveau de la mise en œuvre d'une approche plus souple lors de l'utilisation de mesures opérationnelles ou économiques afin de réduire les incidences environnementales de l'aviation aux environs des aérodromes.

Cologne, le 18 décembre 2007

P. GOUDOU
Directeur exécutif