

Agence européenne de la sécurité aérienne

ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE L'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Tâche n° 21.040

Documents sur le bruit généré par les aéronefs

Rubriques	Sous-rubriques
1. Objectif et effet visé	<p><u>a. Question à traiter</u></p> <p>Ces dernières années, le comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a établi des règles et documents d'orientation sur la documentation relative à la certification acoustique, comme le prévoit l'annexe 16 de la convention de Chicago, volume I, bruit des aéronefs, quatrième édition, amendement 8. L'appendice G de l'annexe 16 contient des directives en vue de l'administration de documents sur la certification acoustique, trois options étant proposées. Ces options sont:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Option 1 OACI</u>: Un seul document. Un certificat acoustique reprenant toutes les informations sur une seule et même page.• <u>Option 2 OACI</u>: 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 document complémentaire contient les informations supplémentaires nécessaires (telles que 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).• <u>Option 3 OACI</u>: 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 document est délivré conformément à une procédure réglementée. Il identifie la configuration actuelle de l'aéronef en associant un identificateur unique à la masse maximale réelle au décollage (MTOM). <p>Le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission, modifié par le règlement (CE) n° 335/2007, dispose que les États membres doivent utiliser le formulaire 45 AESA au titre de certificat acoustique, ce qui correspond à l'option 1 OACI.</p> <p>Dans le cadre d'un débat, qui n'a pas encore touché à sa</p>

ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE L'IMPACT RÉGLEMENTAIRE
Tâche 21.040

Rubriques	Sous-rubriques
	<p>fin, sur les documents relatifs à la certification acoustique, six options différentes ont été examinées dans le préavis de proposition d'amendement de l'Agence (A-NPA) 13-2006. Les commentaires reçus ont été évalués dans le document de réponse aux commentaires (DRC) à la suite de cet A-NPA. La première conclusion qui s'est imposée est la suivante: la majorité des commentaires sont favorables à l'option 1 de l'A-NPA (soit l'option 1 de l'OACI qui préconise de ne rien changer) et de nombreux commentaires sont également favorables à l'option 4 A-NPA (soit le choix entre les trois options OACI).</p> <p><u>b. Étendue de la question (quantifiée si possible)</u></p> <p>Les États membres doivent délivrer des certificats acoustiques pour chaque aéronef auquel s'appliquent les règles telles que définies à l'annexe 16 de la convention de Chicago, volume I. Sachant que quelque 90 000 aéronefs sont enregistrés dans les États AESA avec un certificat de navigabilité, on peut estimer qu'environ 60 000 appareils devraient détenir un certificat acoustique.</p> <p><u>c. Brèves explications sur les objectifs</u></p> <p>Une activité de réglementation à l'avenir aurait pour but d'améliorer le système d'administration de documents sur la certification acoustique au sein de l'UE, si possible.</p>
<p>2. Options</p>	<p><u>a. Les options identifiées</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Option 1 A-NPA</u>: ne rien faire. Les règles d'application, y compris le formulaire 45 AESA, restent tels quels. • <u>Option 4 A-NPA</u>: modification du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission (en modifiant le formulaire 45 AESE) afin d'avoir le choix entre les trois options de l'OACI. <p><u>b. L'option préférée sélectionnée (si possible)</u></p> <p>C'est l'option 1 A-NPA qui recueille le plus d'avis favorables.</p>
<p>3. Secteurs concernés</p>	<p>Les AAN, propriétaires, opérateurs et autorités aéroportuaires.</p>

ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE L'IMPACT RÉGLEMENTAIRE
Tâche 21.040

Rubriques	Sous-rubriques
4. Impacts	<p data-bbox="564 371 986 403"><u>a. Tous les impacts identifiés</u></p> <p data-bbox="564 439 719 470"><u>I. Sécurité</u></p> <p data-bbox="609 506 1399 600">Si les dispositions relatives à la gestion du carburant sont correctement mises en œuvre, aucune de ces options ne devrait avoir d'impact sur la sécurité.</p> <p data-bbox="564 636 743 667"><u>II. Économie</u></p> <p data-bbox="609 703 1399 766">En règle générale, l'impact économique des options dépend en grande partie des facteurs suivants:</p> <ul data-bbox="625 801 1399 1267" style="list-style-type: none"><li data-bbox="625 801 1399 967">• Utilisation ou non par les opérateurs non-UE de systèmes administratifs qui diffèrent du système européen, et possibilité de voir ces différences déboucher sur une inégalité de traitement des opérateurs.<li data-bbox="625 1003 1399 1133">• Possibilité que les différents systèmes administratifs produisent des effets économiques différents sur les AAN, opérateurs ou autres acteurs (indépendamment des systèmes non-UE).<li data-bbox="625 1169 1399 1267">• Possibilité de voir les différents systèmes conduire à des frais généraux différents en ce qui concerne le système administratif. <p data-bbox="609 1303 1399 1536">L'Agence est dans l'impossibilité de quantifier la portée de ces facteurs sur la base des informations disponibles et reçues au cours de la procédure de consultation via l'A-NPA 13-2006. Néanmoins, force est de constater que l'option 4 A-NPA, qui laisse aux demandeurs le choix entre les trois systèmes OACI, donnerait naissance à un système administratif plus complexe et plus coûteux pour les AAN.</p> <p data-bbox="609 1572 1399 1832">En outre, pour ce qui est de l'option 4 A-NPA, les opérateurs doivent être capables de changer de statut de certification acoustique sans devoir impliquer les AAN en vue d'une flexibilité maximale. Un système réglementé devrait dans ce cas être mis en place afin de contrôler le caractère équitable de la mise en œuvre et de l'administration des changements de configuration. Avec des frais supplémentaires à la clé.</p> <p data-bbox="564 1868 810 1899"><u>III. Environnement</u></p> <p data-bbox="609 1935 1399 2058">Il est communément admis que le système administratif de la certification acoustique exerce un effet positif sur l'environnement. Les faibles niveaux sonores constituent un argument marketing de poids pour les aviateurs et</p>

ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE L'IMPACT RÉGLEMENTAIRE
Tâche 21.040

Rubriques	Sous-rubriques
	<p>opérateurs, tandis que le système de certification acoustique permet de mobiliser les forces du marché en vue de la réduction du bruit émis par les aéronefs. Les données sonores précises et de haute qualité, qui peuvent être facilement consultées, sont un outil efficace lorsqu'il s'agit de faire la différence entre diverses conceptions d'aéronefs et de favoriser la concurrence à cet égard.</p> <p>Au vu de ces éléments, un système simple et transparent, tel que le certificat acoustique d'une page proposé par l'option 1 A-NPA, garantit que les niveaux sonores sont moins influencés par les variations quotidiennes de la masse opérationnelle et, dès lors, sont davantage représentatifs du niveau général de la technologie de réduction du bruit intégrée dans l'aéronef proprement dit.</p> <p>Par ailleurs, il a été avancé que l'environnement tirerait parti d'une plus grande flexibilité de l'option 4 A-NPA, étant donné que cette option incite à partir de masses de décollage plus faibles, lorsque c'est possible. Cependant, cela se vérifie seulement si les autorités aéroportuaires mettent en place les régimes incitatifs y afférents.</p> <p>Il peut être conclu que le format du certificat acoustique ne joue probablement aucun rôle en termes d'avantages éventuels sur le plan environnemental.</p> <p><u>IV. Social</u></p> <p>Il semble n'y avoir aucune raison de penser que le choix d'un système aurait un quelconque impact social autre que les effets couverts dans le cadre de la section économique ci-dessus.</p> <p><u>V. Autres obligations imposées au secteur aéronautique en dehors du champ de l'AESA</u></p> <p>Néant.</p> <p><u>VI. Obligations réglementaires étrangères comparables</u></p> <p>Néant. Toutefois, il convient de faire remarquer que plus les États contractants de l'OACI se rapprochent sur le plan réglementaire, plus les avantages seront grands en termes économiques et administratifs.</p> <p><u>b. Questions relatives à l'équité et l'égalité</u></p> <p>L'option 1 A-NPA est simple à gérer et juste pour les acteurs concernés. La mise en œuvre uniforme de cette option imposerait des conditions identiques à tous les opérateurs et,</p>

ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE L'IMPACT RÉGLEMENTAIRE
Tâche 21.040

Rubriques	Sous-rubriques
	<p>dès lors, serait synonyme d'un traitement équitable pour tous.</p> <p>Par ailleurs, on pourrait également dire que l'option 4 A-NPA favorable à la flexibilité autorisée par l'OACI donnerait la meilleure garantie possible pour ce qui est de l'égalité de traitement pour tous les opérateurs lorsque les autorités aéroportuaires mettent en place des régimes incitatifs. Cependant, il apparaît étrange que les règles applicables à la certification environnementale de produits aéronautiques doivent être adaptées pour permettre la mise en œuvre de tels mécanismes. C'est à la réglementation aéroportuaire en tant que telle qu'il revient de garantir l'égalité de traitement pour tous les opérateurs, quel que soit l'option ou le système retenu pour les documents relatifs au bruit des aéronefs, et de veiller à ce que les utilisateurs de tel ou tel option/système soient mis sur un pied d'égalité. Si la réglementation aéroportuaire faillit à cette obligation, elle doit être reconsidérée à la lumière des principes de l'OACI applicables, ainsi que des autres principes en vigueur du droit international pour tout ce qui touche à la lutte contre les discriminations.</p>
<p>5. Résumé et évaluation finale</p>	<p><u>a. Comparaison des impacts positifs et négatifs de chaque option évaluée</u></p> <p><u>Option 1 A-NPA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Toutes les informations sur les caractéristiques sonores sont facilement disponibles en un seul document. Il n'est pas nécessaire de posséder de vastes compétences techniques pour trouver les niveaux sonores certifiés de l'appareil, ce qui est utile pour les utilisateurs des informations. • L'objectif premier de la certification acoustique est de veiller à ce que la toute dernière technologie de réduction du bruit soit intégrée dans la conception de l'aéronef, comme démontré par des procédures qui jouent un rôle dans les activités au quotidien, pour que la réduction sonore offerte par la technologie concerne les alentours des aéroports. La certification acoustique (et les documents à délivrer) ne vise pas à alimenter un régime incitatif qu'aurait mis en place un aéroport. De ce point de vue, c'est l'option 1 A-NPA qui peut être considérée comme la solution la plus adéquate. • Les niveaux sonores certifiés tels que mesurés suivant l'annexe 16 de la convention de Chicago, volume I, décrivent sans équivoque les caractéristiques acoustiques de l'aéronef. • Cette option devrait avoir des conséquences

ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE L'IMPACT RÉGLEMENTAIRE
Tâche 21.040

Rubriques	Sous-rubriques
	<p>économiques positives par rapport à l'option 4 de l'A-NPA (voir ci-dessus).</p> <p><u>Option 4 A-NPA</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Cette option peut être considérée comme la solution la plus flexible pour les opérateurs. Elle permet par exemple d'appliquer l'option 3 OACI aux aéronefs lorsque l'opérateur est tenu, sur la base de considérations économiques et environnementales, de diversifier régulièrement les données acoustiques certifiées. Cependant, le même résultat peut être obtenu au travers de l'option 1 A-NPA, sur la base d'un accord supplémentaire entre l'opérateur et l'aéroport. Suivant un tel accord, un opérateur pourrait ainsi signaler à l'aéroport la masse réelle au décollage et, le cas échéant, les niveaux sonores correspondants pour chaque vol, tandis que, sur la base de ces éléments, les autorités aéroportuaires calculeraient les taxes d'atterrissage pour ce vol spécifique. Se référant à ce concept, l'Agence n'estime pas qu'il soit nécessaire de modifier les dispositions de la partie 21, sous-partie I, du règlement 1702/2003 de la Commission.• Le système initial de l'OACI tel que convenu dans la procédure CAEP est retenu. <p><u>b. Résumé des personnes éventuellement affectées par ces impacts et questions d'équité et d'égalité</u></p> <p>Les parties affectées, AAN, propriétaires, opérateurs et opérateurs aéroportuaires sont tous touchés dans des proportions identiques.</p> <p><u>c. Évaluation finale et recommandation concernant l'option privilégiée</u></p> <p>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 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. Munis de ce document, l'opérateur et/ou le propriétaire peuvent démontrer aux autorités aéroportuaires, entre autres, que l'aéronef satisfait aux conditions nécessaires. Le certificat acoustique, quoique reprenant des informations techniques, dont la masse maximale au décollage et le(s) niveau(x) sonore(s), n'a pas pour vocation initiale d'alimenter un</p>

ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE L'IMPACT RÉGLEMENTAIRE
Tâche 21.040

Rubriques	Sous-rubriques
	<p>régime incitatif aéroportuaire. À cet égard, on considère que les deux options envisagées débouchent sur les mêmes résultats et, dès lors, sur les mêmes avantages en termes environnementaux.</p> <p>Toutefois, l'option 1 de l'A-NPA, moins chère à administrer, fournit une plus grande garantie quant à la conformité de l'aéronef avec les obligations imposées en matière de certification. Tel était l'un des principaux arguments qui ont incité à l'origine la Commission à introduire ce qui allait devenir l'option 1 OACI dans sa règle d'application (partie 21, sous-partie 1).</p> <p>En conséquence, l'Agence ne voit aucune raison de lancer une procédure de réglementation dans le but de modifier les dispositions qui s'appliquent actuellement au format du certificat acoustique, compte tenu de ce que la modulation des régimes incitatifs aéroportuaires suivant le bruit réel émis par chaque aéronef doit être traitée dans les règlements y afférents.</p>