



AVIS N° 06/2011

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 2 décembre 2011

pour un règlement de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

ET

pour un règlement de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipement associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

Mise en œuvre du CPEA/8

RÉSUMÉ

Dans son article 6, le règlement (CE) n° 216/2008 (le «règlement de base») définit les exigences essentielles en matière de protection de l'environnement, figurant à l'annexe 16 de l'OACI.

Dans le présent avis, l'Agence européenne de la sécurité aérienne suggère aux commissions de modifier le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission et le règlement (CE) n° 216/2008.

Ces amendements visent à la mise en œuvre des amendements du Volume I et du Volume II de l'annexe 16, recommandés par le 8^e Comité de la protection de l'environnement en aviation, et adoptés par le Conseil de l'OACI le 4 mars 2011.

L'amendement 10, à l'annexe 16, Volume I de l'OACI vise à corriger les problèmes techniques découlant de l'application des procédures d'attestation et documents d'orientation correspondants, pour la certification acoustique des aéronefs. Toutes les propositions de modifications sont considérées comme neutres en termes d'exigence (pas de modification de la limitation des émissions sonores).

L'amendement 7, à l'annexe 16, Volume II de l'OACI vise à la mise à jour des dispositions concernant les exigences en matière d'émissions (renforcement des normes relatives aux limites d'émission de NO_x) et à la correction des problèmes techniques découlant de l'application des procédures d'attestation et documents d'orientation correspondants, pour la certification des émissions des moteurs d'aéronefs. Les modifications incluent une mise à jour de la disposition de cessation de la production des moteurs qui ne respectent pas la norme NO_x du CPEA/6 avec date d'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2013, assortie d'un régime de dérogation.

L'enjeu majeur est l'adoption d'une nouvelle norme NO_x et la mise à jour de la décision de cessation de la production des moteurs, conformément à la norme NO_x du CPEA/6. S'il est impossible d'obtenir une évaluation quantifiée du volume d'affaires et du nombre de personnes concernés, on peut supposer que les modifications du règlement de base et du règlement (CE) n° 1702/2003 (Partie-21) de la Commission ne modifieront pas radicalement la situation actuelle.

I. Procédure, champ d'application et consultation

1. Dans le présent avis, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée «l'Agence») suggère à la Commission de modifier les paragraphes 21A.4 (a), 21A.130 (b) et 21A.165 (c) de la Section A du règlement (CE) n° 1702/2003¹ de la Commission (ci-après dénommée «Partie-21») et l'article 6, paragraphe 1 du règlement (CE) n° 216/2008² (ci-après dénommé le «règlement de base»).
2. Le présent avis résulte de la tâche de réglementation suivante :

Tâche de réglementation n°	Titre	Termes de référence	NPA (n° et date)	CRD n° (n° et date)
RMT.BR.008	Mise en œuvre des amendements du CPEA 8	08/07/2010	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

3. Le champ d'application de cette activité de réglementation a été décrit dans les Termes de référence (ToR) RMT.BR.008. À partir de ces ToR, l'Agence a élaboré l'Avis de proposition de modification (NPA) 2011-08.
4. L'avis de proposition de modification (NPA) 2011-08³ qui contenait le projet d'avis pour un règlement de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 216/2008 et (CE) n° 1702/2003 de la Commission, ou Partie-21 a été publié sur le site Internet de l'Agence le 16 mai 2011.
5. À la date de fermeture du 16 août 2011, l'Agence avait reçu 38 commentaires émanant d'autorités nationales, organismes professionnels et entreprises privées.
6. Tous les commentaires reçus ont été pris en considération et intégrés au Document de réponse aux commentaires (CRD) 2011-08, publié sur le site Internet de l'Agence le 17 octobre 2011⁴. Ce CRD contient une liste de toutes les personnes ou organismes qui ont fourni des commentaires, ainsi que les réponses de l'Agence. Deux réactions ont été reçues en réponse au CRD. Ces réactions appuyant le CRD n'ont donné lieu à aucun changement.
7. Le présent avis a été adopté suivant la procédure stipulée par le Conseil d'administration de l'AESA⁵, conformément aux dispositions des articles 19 et 52 du règlement de base.

¹ Le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et 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 en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 (JO L 321, 8.12.2009, p. 5).

² Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1). Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

³ Voir archives de réglementation: <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Voir archives de réglementation: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Décision du Conseil d'administration concernant la procédure applicable par l'Agence pour délivrer des avis, spécifications de certification et documents d'orientation (procédure de réglementation). AESA MB 08-2007, 13.06.2007.

8. La règle proposée a pris en considération le développement du droit de l'Union européenne et du droit international (OACI), ainsi que l'harmonisation avec les règles des autres autorités des principaux partenaires de l'Union européenne, comme établi dans les objectifs de l'article 2 du règlement de base. La règle proposée a pris en considération l'état actuel de la législation pertinente de l'Union européenne.

II. Aperçu des modifications proposées par l'Agence

9. Le règlement de base définit les exigences essentielles en matière de protection de l'environnement, figurant à l'annexe 16 de l'OACI. L'article 6, paragraphe 2, stipule que lorsque l'annexe 16 de l'OACI est modifiée, une adaptation doit être réalisée, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 5, aux fins d'aligner les exigences essentielles en matière de protection de l'environnement avec les normes correspondantes de l'OACI, le cas échéant.

Amendement 10 à l'annexe 16, Volume I de l'OACI

10. L'amendement 10, à l'annexe 16, Volume I de l'OACI vise à corriger les problèmes techniques découlant de l'application des procédures d'attestation et documents d'orientation correspondants, pour la certification acoustique des aéronefs. Les propositions incluent:
 - a. Modifications des décisions d'applicabilité visant à supprimer toute complexité, répétition et redondance inutiles dans le texte, et à améliorer la clarté et l'harmonisation entre les différents chapitres.
 - b. Mise à jour de l'annexe pour les références au Doc 9501 de l'OACI – Manuel technique de l'environnement, Volume I – Procédures de certification acoustique des aéronefs;
 - c. Nouveau texte dans le chapitre 3 de l'annexe 16, Volume I, visant à clarifier la vitesse de référence de décollage de la certification acoustique dans les cas où la vitesse de décollage pour la certification de navigabilité n'est pas stipulée;
 - d. Amélioration de la lisibilité et clarification des précédents documents d'orientation imprécis ou incomplets qui incluaient le calcul du niveau de bruit réel perçu (EPNL), l'ajustement des données relatives aux émissions sonores des aéronefs aux conditions de référence à partir des méthodes simplifiées et intégrées, mesure et caractérisation de la réduction atmosphérique du son, et divers problèmes techniques et erreurs de rédaction; et
 - e. Clarification du fait que les niveaux de bruit maximaux applicables aux avions à réaction subsoniques peuvent être utilisés comme directive pour les avions à réaction supersoniques.
11. Toutes les propositions de modifications de l'annexe 16, Volume I de l'OACI sont considérées comme neutres en termes d'exigence (pas de modification de la limitation des émissions sonores).

Amendement 7 à l'annexe 16, Volume II de l'OACI

12. L'amendement des SARP, à l'annexe 16, Volume II de l'OACI vise à la mise à jour des dispositions concernant les exigences en matière d'émissions (renforcement des normes relatives aux limites des NO_x) et à la correction des problèmes techniques découlant de l'application des procédures d'attestation et documents d'orientation correspondants, pour la certification des émissions des moteurs d'aéronefs. Les propositions incluent:
 - a. L'adoption d'une nouvelle norme NO_x recommandée par le CPEA/8 en vue de réduire davantage les émissions de gaz, ce qui renforce la sévérité des limites de

NO_x par rapport à l'actuelle norme CPEA/6⁶ de 5 à 15 pour cent pour les petits moteurs et de près de 15 pour cent pour les gros moteurs, avec date d'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2014;

- b. Une mise à jour de la disposition de cessation de la production des moteurs qui ne respectent pas la norme NO_x du CPEA/6 avec date d'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2013;
- c. Mises à jour des textes pour remplacer «variations dans les procédures» par «procédures équivalentes» en vue d'améliorer la cohérence et l'harmonisation au sein de l'annexe 16, Volume II, et du Doc 9501 de l'OACI – Manuel technique de l'environnement, Volume II – Procédures de certification d'émissions des moteurs d'aéronefs; et
- d. Amélioration de la lisibilité par le déplacement de plusieurs paragraphes et la correction d'erreurs typographique et rédactionnelles.

Exigence de cessation de la production de NO_x et régime de dérogation

13. L'amendement 7 à l'annexe 16, Volume II contient une exigence d'arrêt de la production de NO_x stipulant que les moteurs produits à compter du 1^{er} janvier 2013 doivent être en conformité avec le niveau d'exigence relatif aux NO_x approuvé dans le CPEA/6. L'exigence d'arrêt de la production de NO_x du CPEA/6 garantit que les moteurs non conformes ne seront plus produits après cette date. Toutefois, l'annexe 16, Volume II, introduit également la possibilité de dérogations à cette exigence en permettant des ajustements temporaires en vue de réduire ses conséquences économiques. Le régime de dérogation est décrit dans le Doc 9501 de l'OACI - Manuel technique de l'environnement - Procédures de certification d'émissions des moteurs d'aéronefs.
14. Pour la présente activité de réglementation, le texte relatif au régime de dérogation du Manuel technique de l'environnement, Volume II exigeait une adaptation afin de répondre aux besoins du système de réglementation de l'Agence. En outre, il était nécessaire de rendre certains points contraignants (p. ex. le délai dans lequel ces dérogations peuvent être octroyées et la limitation de leur nombre) afin de garantir que l'objectif de l'exigence d'arrêt de la production soit maintenu. C'est pourquoi l'Agence a décidé d'introduire le régime de dérogation au niveau du règlement de la Commission portant modification des règlements (CE) n° 216/2008 et (CE) n° 1702/2003.
15. Par conséquent, le texte de l'Avis concernant l'exigence d'arrêt de production et le régime de dérogation émet les suggestions suivantes:
 - a. Le paragraphe 2 de l'article 3 du règlement de la Commission portant modification des règlements (CE) n° 216/2008 et (CE) n° 1702/2003 introduit une période de transition de quatre ans à compter de la date à laquelle le moteur produit doit être en conformité avec l'exigence d'arrêt de production de NO_x CPEA/6 (1^{er} janvier 2013). Durant cette période de transition (du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2016), les États membres peuvent octroyer des dérogations. Le nombre de dérogations est limité dans le cas de nouveaux moteurs montés sur un nouvel aéronef. Un registre des données concernant ces dérogations doit être établi et tenu par l'Agence.
 - b. Les dispositions relatives à l'exigence d'arrêt de production de NO_x exigent une modification du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission, à savoir les dispositions de la Section A de la Partie-21 (21A.4 (a), 21A.130 (b) et 21A.165 (c)).

⁶ La norme CPEA/6 a été recommandée lors de la réunion du CPEA/6, en février 2004.

III. Résumé de l'évaluation d'impact réglementaire

16. Comme il a été expliqué ci-dessus, l'amendement 10 à l'annexe 16, Volume I de l'OACI, et l'amendement 7 à l'annexe 16, Volume II de l'OACI, comblent des lacunes et contribuent à mettre en place une égalité de traitement de tous les candidats. Certaines de ces modifications affectant la formulation des exigences, il est nécessaire d'intégrer ces améliorations de l'annexe 16 de l'OACI à la législation européenne.
17. Le champ d'application des exigences à modifier n'est toutefois pas limité à l'article 6 du règlement de base. Comme il est décrit ci-dessus, l'exigence d'arrêt de la production de NO_x et le régime de dérogation exigent de modifier la Partie-21 du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission.
18. L'enjeu majeur à cet égard est l'adoption d'une nouvelle norme NO_x et la mise à jour de la décision de cessation de la production des moteurs, conformément à la norme NO_x du CPEA/6. S'il est impossible d'obtenir une évaluation quantifiée du volume d'affaires et du nombre de personnes concernés, on peut supposer que les modifications du règlement de base et du règlement (CE) n° 1702/2003 (Partie-21) de la Commission ne modifieront pas radicalement la situation actuelle.
19. Trois options ont été définies:
 - a. Option 1: Ne rien faire.
 - b. Option 2: Mettre en œuvre des exigences alternatives apportant un niveau équivalent de protection de l'environnement.
 - c. Option 3: Adopter telles quelles les modifications approuvées par l'OACI

Sécurité

20. Aucune de ces mesures, quelle que soit l'option, n'a de conséquence sur la sécurité.

Économie

21. Toutes les options peuvent avoir des conséquences sur l'économie. Concernant les options 1 et 2, on peut affirmer que toute dérogation aux mesures adoptées par l'OACI accroîtrait le risque, pour les produits européens, de ne pas être acceptés dans plusieurs régions du monde, avec les coûts que cela entraînerait. Concernant l'option 3, l'adoption de la nouvelle norme NO_x et la mise à jour de la disposition de cessation de la production des moteurs non conformes avec la norme NO_x CPEA/6 entraînerait des coûts supplémentaires pour les fabricants et les compagnies aériennes. D'autre part, et comparée aux options 1 et 2 (qui dérogent toutes deux aux mesures adoptées par l'OACI), la réduction des charges administratives pour l'industrie, apportée par l'option 3 (adopter sans les modifier les mesures de l'OACI), devrait avoir un effet économique positif.

Environnement

22. L'option 1 (option «ne rien faire») pourrait avoir un impact négatif sur l'environnement, contrairement aux options 2 et 3. Concernant l'option 3, cela est particulièrement vrai pour l'adoption d'une nouvelle norme NO_x et la mise à jour de la disposition de cessation de la production des moteurs, conformément à la norme NO_x du CPEA/6. On peut toutefois s'attendre à ce que les autres modifications mises en œuvre dans l'annexe 16, Volumes I et II de l'OACI aient un impact positif sur l'environnement. Ces modifications suppriment les ambiguïtés et les incohérences, apportent des clarifications, fournissent des mises à jour des dernières évolutions techniques et introduisent des spécifications techniquement sérieuses et bien définies.

Social

23. Ces options ne devraient avoir aucun impact social autre que l'effet indirect de l'atténuation des effets négatifs de l'aviation sur l'environnement.

Harmonisation avec la législation internationale

24. La règle proposée a pris en compte le développement de la législation internationale (OACI). La règle proposée reposant sur l'option 3:
- a. est équivalente aux normes et pratiques recommandées de l'OACI;
 - b. le contenu des règlements de la FFA et de la TCCA n'est pas encore définitif, mais il pourrait y avoir quelques différences concernant la mise en œuvre de l'exigence d'arrêt de la production de NO_x; l'Agence estime qu'il est néanmoins de l'intérêt de l'UE d'adopter les modifications approuvées par l'OACI.

Cologne, le **jj** mois AAAA

P. GOUDOU

Directeur exécutif