

ANNEXE D

**FAA, OFFICE OF AIRPORT SAFETY AND STANDARDS
(BUREAU DE LA SÉCURITÉ ET DES NORMES
AÉROPORTUAIRES DE LA FAA)**

**PROGRAM POLICIES AND GUIDANCE
(POLITIQUES ET ORIENTATIONS)**

Page réservée

Études environnementales aux aéroports
PROGRAMME DE CERTIFICATION DES AÉROPORTS - 14 CFR 139
POLITIQUES ET ORIENTATIONS
POLITIQUE N^o 53

139.337

25 avril 1997

OBJET : ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES AUX AÉROPORTS

OBJET

La présente politique établit la procédure que les inspecteurs de la FAA responsables de la certification des aéroports en matière de sécurité doivent suivre quand il est déterminé que les autorités d'un aéroport doivent mener une étude environnementale pour éliminer un risque lié à la faune.

CONTEXTE

Les populations d'espèces sauvages le plus couramment associées aux collisions avec des aéronefs augmentent à un rythme notable aux États-Unis. Ainsi, la population résidente de bernaches du Canada a triplé de 1935 à 1995, celle du cerf de Virginie était cent fois plus abondante en 1995 qu'en 1900 et le nombre de mouettes et de goélands s'est multiplié par vingt dans la région des Grands Lacs de 1950 à 1990. La présence d'animaux sauvages en zone aéroportuaire pose un danger pour la circulation aérienne. Les collisions entre animaux et aéronefs causent beaucoup de dommages aux appareils et de graves blessures, voire des pertes de vie. On estime qu'entre 1993 et 1995, les impacts d'animaux ont coûté chaque année plus de 150 millions de dollars aux États-Unis. Les pertes subies par l'aviation militaire sont évaluées à plus de cent millions de dollars par année.

Le titre 14 du *Code of Federal Regulations*, partie 139.337, exige du titulaire d'un certificat d'aéroport une étude environnementale¹ répondant aux critères de la FAA lorsqu'il existe un risque faunique à l'aéroport. À partir des résultats de cette étude, la FAA détermine s'il faut élaborer un plan de gestion de la faune. Un protocole d'entente entre la FAA et les services de la faune des États-Unis (n^o 12-34-71-0003-MOU) établit un lien de coopération entre ces organismes en vue de l'élimination du risque faunique. La FAA compte beaucoup sur l'aide des services de la faune pour l'exécution et l'examen des études environnementales dans les aéroports et des plans de gestion de la faune qui leur font suite.

¹ Les USDA/WS utilisent le terme « wildlife hazard assessment » (évaluation du risque faunique), mais on trouve le terme « ecological study » (étude environnementale) dans 14 CFR 139.337(a). Dans ce contexte, les deux sont synonymes, mais le premier a la préférence parce qu'il est plus descriptif.

PROCÉDURE

Si la FAA conclut à la nécessité d'une étude environnementale pour un aéroport donné, les inspecteurs doivent prendre les mesures qui suivent.

1. Communiquer avec la personne responsable à l'aéroport pour l'informer de la nécessité de l'étude.

Le titulaire du certificat peut confier l'étude aux services de la faune des États-Unis ou au secteur privé. C'est à lui qu'incombe le choix du conseiller et la prise de contact. Comme l'étude doit servir à déterminer l'éventuelle nécessité d'un plan de gestion de la faune à l'aéroport, elle doit être menée par des personnes qui ont la formation et l'expérience nécessaires pour évaluer correctement le risque faunique.

2. Donner aux autorités aéroportuaires assez de temps (habituellement pas plus de 30 jours) pour établir le contact et fixer la date du début de l'étude.
3. Examiner le manuel de certification de l'aéroport afin de déterminer quelles procédures ont été adoptées par l'aéroport pour satisfaire aux exigences de l'article 139.337 et évaluer dans quelle mesure les autorités aéroportuaires s'y sont conformées. Tout manquement aux exigences de la partie 139 constitue une infraction au règlement.
4. Assurer un suivi au besoin pour veiller à ce que l'étude soit menée et pour présenter les résultats et des recommandations.
5. Examiner le rapport de l'étude et les recommandations pour déterminer s'il faut un plan de gestion de la faune. Une fois l'examen terminé, faire connaître la décision au titulaire du certificat.

OSB

Robert E. David, Manager

25 avril 1997

Date

Article 7 : Consultation sur les espèces menacées ou en danger de disparition

PROGRAMME DE CERTIFICATION DES AÉROPORTS - 14 CFR 139 POLITIQUES ET ORIENTATIONS POLITIQUE N° 57

139.337

19 mars 1993

OBJET

La présente politique établit la procédure à suivre pour coordonner et documenter l'application, par la Federal Aviation Administration (FAA), de la loi sur les espèces menacées quand celle-ci exige de l'exploitant d'un aéroport qu'il élabore, présente et applique un plan de gestion de la faune.

CONTEXTE

Selon l'alinéa 7(a)(2) de la loi sur les espèces en danger (*Endangered Species Act*) de 1973, avec modifications subséquentes (16 U.S.C. 1531 et suiv.), tout organisme fédéral doit consulter le secrétaire à l'Intérieur et demander son aide pour éviter que toute mesure que cet organisme autorise, finance ou exécute compromette la survie d'espèces figurant, ou dont l'inscription est envisagée, sur la liste des espèces menacées ou en danger de disparition ou entraîne la destruction ou la transformation nuisible d'un habitat névralgique désigné ou dont on propose la désignation.

Le fait que la FAA exige de l'exploitant d'un aéroport qu'il élabore, fasse autoriser et applique un plan de gestion de la faune est considéré comme une mesure fédérale aux termes de la loi sur les espèces menacées. Cette mesure est donc assujettie à l'article 7, qui prescrit la consultation des services de la faune des États-Unis (USFWS).

PROCÉDURE

Selon FAR 139.337(d)(1), la FAA peut demander à l'exploitant d'un aéroport de dresser un plan de gestion de la faune ou de mettre à jour le plan existant. En pareil cas, le coordonnateur régional de la FAA (généralement l'inspecteur responsable de la certification des aéroports en matière de sécurité et de risque faunique) communique avec le bureau local des services environnementaux des USFWS et se renseigne sur la présence à l'aéroport ou dans les environs d'espèces figurant sur la liste fédérale ou dont l'inscription est proposée ou encore d'habitats névralgiques ou pour lesquels cette désignation est proposée. Il emploie pour ce faire la lettre type n° 1 (ci-jointe).

- Aucune autre mesure de coordination n'est requise en application de l'article 7 :

si les USFWS affirment qu'il n'y a pas l'aéroport ou dans les environs d'espèces protégées ou dont la protection est proposée, ni d'habitat névralgique ou pour lequel cette désignation est proposée.

- La coordination se poursuit :

si les USFWS indiquent la présence à l'aéroport ou dans les environs d'espèces figurant sur la liste fédérale ou dont l'inscription est proposée, ou encore d'habitats névralgiques ou en voie de recevoir cette désignation. Dans ce cas :

- 1) Le coordonnateur régional de la FAA transmet l'information reçue sur la présence d'espèces ou d'habitats névralgiques à l'aéroport ou dans les environs aux autorités aéroportuaires qui en tiennent compte dans l'établissement du plan de gestion de la faune.
 - a) L'exploitant de l'aéroport prépare une évaluation biologique (50 CFR 402.13) des effets du plan sur les espèces ou habitats névralgiques et la présente à la FAA en même temps que l'ébauche du plan.
 - b) L'exploitant de l'aéroport peut demander une consultation rapide s'il a des motifs de croire que certaines des mesures proposées dans le plan peuvent toucher des espèces ou des habitats névralgiques.
- 2) Une fois le plan soumis à l'examen et à l'approbation de la FAA, le coordonnateur régional de la FAA communique avec le bureau des services environnementaux des USFWS responsable à l'échelle locale des consultations prescrites par l'article 7 et demande une consultation sur le plan. Il utilise pour ce faire la lettre type n° 2 (ci-jointe).
- 3) La consultation prescrite par l'article 7 doit être terminée avant que la FAA autorise le plan de gestion de la faune et le retourne à l'exploitant de l'aéroport pour qu'il soit inclus dans le manuel de certification et mis en application.
- 4) C'est le bureau régional de la FAA qui détermine qui doit signer les lettres.

OSB

Robert E. David, Manager

19 mars 1993

Date

LETTRE TYPE N° 1

Demande d'information sur la présence dans une zone aéroportuaire d'espèces qui figurent ou dont l'inscription est proposée, sur la liste fédérale et sur la présence d'habitats névralgiques ou pour lesquels cette désignation est proposée.

Étant donné les récents impacts d'animaux à l'aéroport [nom] de [comté], [État], la Federal Aviation Administration (FAA) a demandé aux autorités aéroportuaires d'élaborer un plan de gestion de la faune pour réduire le risque de collisions.

Les mesures doivent tenir compte de l'effet possible sur des espèces figurant ou qu'on propose d'inscrire sur la liste fédérale de protection ainsi que sur des habitats névralgiques ou qu'on propose de désigner comme tels. Pourriez-vous nous informer de la présence possible de ces espèces ou habitats à l'aéroport ou dans les environs?

Nous vous prions de faire parvenir votre réponse à l'attention de _____, [en citant le dossier n° _____].

Nous vous remercions de votre collaboration et vous prions d'agréer l'expression de nos salutations distinguées.

LETTRE TYPE n° 2

Demande de consultation en application de l'article 7.

À la demande de la Federal Aviation Administration (FAA), l'aéroport [nom] de [comté], [État], a élaboré un plan de gestion de la faune dans le but d'atténuer le risque de collisions entre animaux sauvages et aéronefs à l'aéroport.

Les mesures envisagées pourraient comprendre :

1. la modification d'habitats (réduction ou élimination des sources de nourriture, du couvert végétal ou des plans d'eau favorables à certaines espèces);
2. la protection des ressources (répulsion de certaines espèces à l'aide de barrières physiques ou de répulsifs chimiques, sonores ou visuels);
3. la gestion des populations (éloignement de certaines espèces sauvages des environs de l'aéroport par des moyens inoffensifs ou mortels).

Conformément à l'article 7 de la loi sur les espèces menacées de 1973, avec modifications subséquentes, la FAA a étudié le plan provisoire et déterminé qu'il [risque] ou [ne risque pas] (*encercler la mention correcte; consulter un biologiste spécialiste de la faune à la FAA s'il est difficile de se prononcer à ce sujet.*) d'y avoir des effets négatifs sur les espèces ou habitats suivants figurant, ou dont l'inscription est proposée, sur les listes fédérales d'espèces en danger ou d'habitats névralgiques (*énumérer les espèces et habitats en question d'après l'information fournie par les services environnementaux des USFWS en réponse à la lettre type n° 1*).

Prière d'envoyer votre réponse à l'attention de _____ [et de citer le dossier n° _____].

Nous vous remercions de votre collaboration et vous prions d'agréer l'expression de nos salutations distinguées.

Examen Des Plans De Gestion De La Faune Des Aéroports

Programme de certification des aéroports - 14 CFR Part 139

Politiques et orientations

Politique n° 64

139.337

OBJET

La présente politique établit la procédure que suivent les inspecteurs responsables de la certification des aéroports en matière de sécurité en cas d'incident exigeant de l'exploitant d'un aéroport certifié qu'il mène une étude environnementale¹, en application du titre 14 du *Code of Federal Regulations*, alinéas 139.337(a)(1-3).

CONTEXTE

La partie 139.337 du *Code of Federal Regulations* prescrit les mesures que le titulaire du certificat doit prendre à la suite de certains événements qui mettent en cause des animaux. Les dispositions législatives prescrivent ce qui suit.

Le titulaire du certificat d'aéroport veille à la tenue d'une étude environnementale répondant aux critères de l'administrateur s'il se produit à l'aéroport ou dans les environs l'un ou l'autre des événements suivants :

1. un aéronef d'un transporteur aérien frappe ou ingère plusieurs oiseaux;
2. un aéronef d'un transporteur aérien est endommagé par une collision avec un animal autre qu'un oiseau;
3. des animaux dont la taille ou le nombre peuvent causer l'un des événements décrits en 1) et 2) ci-dessus ont accès aux circuits de vol ou à une aire de mouvement.

Les rapports parvenus récemment à la direction générale de la sécurité et de la certification des aéroports (AAS-310) suscitent des questions sur le respect des normes prescrites au paragraphe 139.337. Il a donc été déterminé que les inspecteurs responsables de la certification des aéroports en matière de sécurité appliqueront la procédure suivante aussitôt qu'ils sont prévenus de l'occurrence d'un des événements énumérés aux alinéas 139.337 (a)(1-3). La procédure fait en sorte que les titulaires de certificats prennent les mesures qui s'imposent pour réagir aux impacts d'animaux ou aux incidents en question et que la FAA tienne des registres permanents de ces mesures.

¹ Les USDA/WS utilisent le terme « wildlife hazard assessment » (évaluation du risque faunique), mais on trouve le terme « ecological study » (étude environnementale) dans 14 CFR 139.337(a). Dans ce contexte, les deux sont synonymes, mais le premier a la préférence parce qu'il est plus descriptif.

PROCÉDURE

- 1) L'AAS-310 étudie tous les rapports de collisions entre animaux et aéronefs. Une copie de tous les rapports d'impacts ayant déclenché une étude environnementale en application des alinéas 139.337(a)(1-3) et l'historique de l'aéroport en matière d'impacts d'animaux sont transmis au coordonnateur régional, généralement l'inspecteur responsable de la certification des aéroports en matière de sécurité, de qui relèvent les questions de gestion de la faune dans la région touchée.
- 2) Sur réception de l'avis de l'AAS-310, le coordonnateur régional examine le manuel de certification de l'aéroport en cause pour déterminer s'il y a déjà eu étude environnementale (évaluation du risque faunique) et, le cas échéant, si les résultats ont mené à l'élaboration et à l'application d'un plan de gestion de la faune approuvé par la FAA.
 - a) En l'absence d'étude environnementale, le coordonnateur régional enjoint au titulaire du certificat de mener une telle étude. Il faut alors suivre la procédure établie dans la politique n° 53 (voir « Études environnementales aux aéroports » ci-dessus). Les résultats de cette étude et tous les facteurs pertinents servent à déterminer la nécessité d'un plan de gestion de la faune.
 - b) Si la dernière étude date de douze mois ou moins et qu'elle n'a pas donné lieu à l'élaboration d'un plan de gestion de la faune, le coordonnateur régional étudie le rapport et la décision de ne pas imposer l'établissement et l'application du plan. Dans la plupart des cas, il sera déterminé que le titulaire du certificat doit élaborer et faire approuver par la FAA un plan de gestion de la faune fondé sur les résultats de l'étude environnementale.
 - c) Si la dernière étude date de plus de douze mois et qu'aucun plan n'a été élaboré, le coordonnateur régional enjoint au titulaire du certificat d'entreprendre une nouvelle étude. Les résultats de l'étude et tous les autres facteurs pertinents servent à déterminer la nécessité d'un plan de gestion de la faune.
 - d) S'il existe un plan de gestion approuvé par la FAA, ce dernier doit être étudié par rapport aux dispositions du paragraphe 139.337(e). Le bulletin *Certalert* 97-09 (« Wildlife Hazard Management Plan Outline ») résume le contenu du plan.
 - e) Si le plan ne satisfait pas à toutes les exigences du paragraphe 139.337(e), le coordonnateur régional enjoint au titulaire du certificat de se conformer aux dispositions du règlement. Il est parfois nécessaire d'exiger du titulaire une nouvelle étude environnementale.
 - f) Si le plan de gestion de la faune satisfait à toutes les exigences du paragraphe 139.337(e), le coordonnateur régional enjoint au titulaire d'examiner le plan et de déterminer s'il faut y apporter des modifications. L'examen sera idéalement fait avec l'aide d'un biologiste spécialisé dans la prévention des dommages causés par la faune.

Le titulaire du certificat informe la FAA des résultats de cet examen et de tous les changements apportés au plan. Une fois approuvés, les changements sont intégrés au manuel de certification de l'aéroport.

- 3) En guise de suivi, l'inspecteur responsable de la certification des aéroports en matière de sécurité étudie le plan de gestion de la faune pendant son inspection initiale ou une inspection périodique pour s'assurer qu'il répond à tous les critères du paragraphe 139.337(e)

Par ailleurs, l'inspecteur étudie également les remarques sur le risque faunique figurant dans le répertoire des aéroports (« Airport Facility Directory » ou AFD), dans le système des avis aux aviateurs (« Notice to Airmen » ou NOTAM) et dans le service automatique d'information de région terminale (« Automatic Terminal Information Service » ou ATIS). Si ces observations révèlent un risque faunique à l'aéroport ou dans les environs, l'inspecteur considère que les critères de l'alinéa 139.337(a)(3) sont respectés et demande au titulaire de procéder à une étude environnementale s'il n'y en a jamais eu. Les résultats servent à déterminer la nécessité d'élaborer un plan de gestion de la faune.

OSB

Robert E. David, Manager

10/04/99

Date

Coordination De L'implantation D'une Installation De Traitement De Déchets

Programme de certification des aéroports – CFR, partie 139
Politiques et orientations
Politique n° 65

139.337

OBJET

La présente politique établit la procédure à suivre pour coordonner et documenter les décisions de la Federal Aviation Administration (FAA) relatives à l'aménagement ou à l'agrandissement d'installations de traitement de déchets dans un rayon de huit kilomètres (cinq milles) d'un aéroport public. La circulaire 150/5200-33 (« Hazardous Wildlife Attractants on or Near Airports ») (éléments attirant des animaux dangereux pour les aéronefs aux aéroports; annexe C du présent document) fournit des conseils sur l'implantation de différents types d'installations.

CONTEXTE

La demande pressante de nouvelles installations de traitement de déchets ou d'expansion des installations existantes exige une réponse coordonnée et cohérente de l'organisme. Depuis plusieurs années, ce type de coordination se pratique avec succès dans les régions des Grands Lacs et du Sud-Ouest.

PROCÉDURE

Sur réception de l'avis donné en vertu du titre 40 du *Code of Federal Regulations*, partie 258.10, par le promoteur d'un projet de construction ou d'agrandissement d'une décharge, le coordonnateur régional (généralement l'inspecteur responsable de la certification des aéroports en matière de sécurité, qui s'occupe des questions de l'élimination des déchets et du risque faunique dans la région) prend les mesures énumérées ci-dessous.

1. Évaluer le projet et déterminer s'il est conforme aux dispositions de la circulaire 150/5200-33 et ne compromet pas la sécurité de l'aéroport en question.
2. Remplir une formule de coordination (exemple ci-joint) en fonction de cette décision, indiquant toutes les conditions d'admissibilité recommandées.
3. Expédier la formule et tout document justificatif au biologiste de la faune de la FAA pour évaluation et coordination.

4. Si l'aéroport qui risque d'être touché est également utilisé par des aéronefs militaires, des copies de la formule et des pièces justificatives devraient être envoyées à l'agent régional assurant la liaison entre la FAA et les forces armées.

Toute divergence entre les recommandations du coordonnateur régional et celles du biologiste de la faune de la FAA est résolue par consultation entre la région et l'administration centrale. Dès qu'un accord est conclu, le biologiste signe la formule de coordination et en envoie un exemplaire au coordonnateur régional.

Toutes les conditions d'admissibilité recommandées et applicables (section 4 de la formule de coordination) sont reproduites dans la lettre de décision envoyée au promoteur ou à l'organisme de l'État. La formule dûment remplie est classée dans un fichier permanent de la région.

OSB

Robert E. David, Manager

9/17/99

Date

Exemple de formule

FORMULE DE COORDINATION DE L'IMPLANTATION D'UNE INSTALLATION D'ÉLIMINATION OU DE TRAITEMENT DE DÉCHETS (ED/ET)			
SECTION 1 – RENSEIGNEMENTS SUR L'INSTALLATION			
Lieu / Nom de l'établissement :		N° de dossier :	
Ville ou État associé :			
Cocher les mentions appropriées.			
Nouvel emplacement :	Agrandissement ou modification :	Renouvellement de permis :	Autre :
Décharge sanitaire :	Station de transfert :	Débris (construction et démolition) :	Centre de recyclage :
Compostage :	Traitement des eaux ou oxydation :	Accumulation ou rétention d'eau :	Autre :
Encercler la réponse qui convient.			
L'établissement va traiter ou entreposer à l'extérieur des déchets putrescibles.		O - N	
L'établissement est à moins de 1,5 km (5000 pi) d'un aéroport public pour avions à moteur à pistons.		O - N	
L'établissement est à moins de 3 km (10 000 pi) d'un aéroport public pour avions à turbine.		O - N	
L'établissement est à moins de 8 km (5 mi) d'un aéroport public.	O - N	Distance par rapport à l'extrémité de la piste la plus proche :	
Risque faunique signalé à l'aéroport	O - N	Risque faunique signalé à l'établissement	O - N
Permis exigé par l'organisme de protection de l'environnement de l'État	O - N	Procédure d'application de la loi ou d'atténuation de l'organisme de protection ou de l'État	O - N
L'évaluation exigée par les USDA/WS a eu lieu.	O - N	Sans risque : _____	Risque : _____ (Cocher)
SECTION 2 – RENSEIGNEMENTS SUR L'AÉROPORT			
Aéroports publics affiliés :			
Identif. De lieu :	Type : Général - Serv. commun.	Aviation militaire O - N (Si oui, aviser l'agent de liaison régional FAA-Mil.)	
Tour de contrôle de la circulation aérienne : O - N	Piste la plus longue (pi) :	Piste aux instruments O - N	Carburacteur : O - N
	Total des opérations/an :	Moteurs à pistons :	Turbines :
SECTION 3 – COMPATIBILITÉ			
Effets sur la faune considérés comme satisfaisant aux dispositions de la circulaire 150/5200-33 de la FAA			
Assentiment, région :	Divergence :	Signature :	Date :
Pièces justificatives (correspondance, cartes, etc.) jointes :			
Accord de l'AAS-310 :	Opposition :	Signature :	Date :
SECTION 4 – CONDITIONS D'ASSENTIMENT			
1	L'établissement de ED/TD doit être supervisé de sorte que les populations d'oiseaux n'augmentent pas. Les mesures de gestion de la faune appropriées doivent être prises.		
2	Toute augmentation de l'activité des oiseaux compromettant l'exploitation sécuritaire des avions entraîne sans délai l'application de mesures d'atténuation ou la fermeture de l'établissement d'ED/TD ou les deux.		
3	Les déchets ne doivent absolument pas être manipulés ni entreposés à l'extérieur de l'établissement d'ED/TD ou dans des véhicules ou structures partiellement ouverts et accessibles aux oiseaux ou à d'autres animaux.		
4	L'établissement d'ED/TD doit être entièrement fermé et exploité sans signe extérieur des activités d'élimination des déchets qui se déroulent à l'intérieur.		
5	Seuls des déchets de construction et de démolition non putrescibles seront acceptés dans l'établissement d'ED/TD.		
6	L'établissement d'ED/TD n'accepte que les matériaux de compostage. Tous les autres matériaux putrescibles seront rejetés.		
7	Les conditions cochées seront clairement définies sur le permis éventuellement délivré par l'État ou la municipalité en rapport avec l'installation d'ED/TD.		
SECTIONS 5 – COMMENTAIRES			