

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement

LES AÉROPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

SOMMAIRE

La protection de l'environnement est d'une importance vitale pour les aéroports et est particulièrement critique pour les aéroports sensibles au bruit. Les niveaux excessifs de bruit et d'émission de gaz des aéronefs influent sur l'aptitude des aéroports à élargir leur capacité afin de répondre à la demande future. Etant donné que les politiques, normes et éléments indicatifs de l'OACI ont une influence déterminante sur le niveau de bruit et d'émission des aéronefs, aux aéroports comme dans les communautés riveraines, il est essentiel de prendre convenablement en compte les préoccupations des aéroports.

L'ACI appuie les orientations de l'OACI sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 mais souligne que les travaux futurs d'amélioration des orientations qu'entreprend le CAEP sont essentiels pour en faire un document plus utile pour les aéroports. Ceux-ci ont aussi besoin, à bref délai, de normes plus strictes sur le bruit et les émissions des aéronefs, à incorporer dans l'Annexe 16.

L'ACI appuie les travaux de l'OACI relatifs aux deux options fondées sur le marché retenues pour la réduction des émissions, y compris les échanges de droits d'émission, les redevances (à l'exception des prélèvements comme les taxes), et les accords volontaires.

On trouvera ci-dessous les vues de l'ACI sur ces questions clés.

La suite proposée à l'Assemblée est présentée au paragraphe 22.

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par l'ACI.

INTRODUCTION

1. La protection de l'environnement est d'une importance croissante pour les aéroports du monde entier, les communautés riveraines étant devenues plus exigeantes en matière de réduction des niveaux de bruit et d'émission, ce qui constitue une contrainte majeure pour le développement de la capacité des aéroports. Ceux-ci ont largement épuisé leurs propres options pour protéger les communautés riveraines de l'incidence environnementale de la croissance du trafic. Il est nécessaire de resserrer les normes sur le bruit et les émissions des aéronefs pour encourager les constructeurs à produire, et les compagnies aériennes à utiliser, des aéronefs et des moteurs moins bruyants. Les aéroports pourraient ainsi avoir une efficacité optimale d'exploitation et maintenir leur aptitude à élargir leur capacité pour répondre à la croissance de la demande.

2. L'ACI appuie les politiques de l'OACI sur l'environnement et les objectifs qu'elle s'est fixés pour s'acquitter de sa responsabilité de réaliser un maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement en limitant ou en réduisant le nombre de personnes touchées par le bruit des aéronefs ; en limitant ou en réduisant l'incidence des émissions des aéronefs sur la qualité locale de l'air ; et en limitant ou en réduisant l'incidence des émissions de gaz à effet de serre des aéronefs sur le climat mondial (comme l'indique l'Appendice A de la Résolution A33-7 révisée dans la note WP/77).

3. L'ACI reconnaît l'importance des travaux réalisés par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) et ses groupes de travail, auxquels l'ACI a participé activement et continuera à participer activement.

BRUIT DES AERONEFS

Approche équilibrée à la gestion du bruit des aéronefs

4. L'OACI indique dans la note WP/56 (§ 2.5.2) que les *Eléments d'orientation sur l'approche équilibrée pour la gestion du bruit des aéronefs* (Doc. 9829 de l'OACI) contiennent des renseignements sur tous les éléments de l'approche équilibrée et sur l'élaboration d'une analyse du rapport coûts-avantages pour la mise en œuvre de l'approche équilibrée. Elle indique aussi que ces orientations ne visent pas à être normatives mais qu'elles sont destinées seulement à servir d'illustration des bonnes pratiques dans la conduite d'analyses économiques, qui peuvent être utilisées par les États ou les aéroports pour réaliser les objectifs de la Résolution A33-7.

5. L'ACI et ses aéroports membres appuient et mettent en œuvre depuis longtemps une approche équilibrée à la gestion du bruit des aéronefs. L'ACI appuie la politique de l'OACI sur l'approche équilibrée exposée dans la Résolution A33-7 de l'Assemblée de l'OACI, adoptée à l'unanimité à la 33^e session en 2001. L'approche équilibrée accorde le même poids aux quatre éléments : réduction du bruit à la source, planification de l'utilisation des terrains, procédures d'exploitation à moindre bruit, et restrictions à l'exploitation.

6. L'ACI estime que le Doc 9829 de l'OACI représente des orientations sur l'approche équilibrée. Cependant, comme il l'a fait remarquer à CAEP/6, certaines parties de ce document doivent être développées plus avant pour que les orientations présentent une valeur pratique pour la gestion du bruit aux aéroports. Parmi les points à examiner, on peut citer : un plus grand accent à mettre sur la réduction du bruit à la source pour lui donner la même importance que les trois autres éléments de l'approche équilibrée ; un rôle réaliste pour la planification de l'utilisation des terrains ; l'affinement des descriptions de l'indice et de la courbe de bruit ; et la souplesse de l'analyse coûts-avantages pour tenir

compte de tout élément non quantifiable. La souplesse de mise en œuvre est également importante pour tenir compte des différents besoins et situations environnementaux régionaux, nationaux et locaux, et pour fournir des solutions réalisables adaptées aux circonstances propres aux divers aéroports.

7. Outre les parties à développer plus avant dont il est question au § 5, il faut souligner que la section concernant les analyses coûts-avantages donne l'impression générale et trompeuse que chaque élément de l'approche équilibrée est facilement quantifiable, et qu'il existe une formule simple pour trouver la mesure la plus rentable. Or, beaucoup des facteurs concernant les problèmes de bruit des communautés riveraines ont des incidences sociales et politiques qui sont souvent impossibles à quantifier monétairement. Il faut de la souplesse dans l'analyse des coûts pour tenir compte de tout élément non quantifiable.

8. La mise en œuvre du Doc 9829 est entreprise par le CAEP dans le cadre de ses travaux futurs. L'ACI participe activement à ce processus et espère que les amendements nécessaires seront adoptés à bref délai.

Réduction du bruit des aéronefs à la source

9. Le premier élément de l'approche équilibrée qu'est la réduction du bruit à la source fait l'objet d'une attention continue et fondamentale de la part de l'OACI et du CAEP. L'ACI réitère son objectif de longue date qui est de réduire l'incidence du bruit au voisinage des aéroports, et estime que les aéronefs moins bruyants sont la clé de la croissance durable de la capacité des aéroports et du transport aérien, au bénéfice des voyageurs, des compagnies aériennes, des aéroports, de leurs riverains et des économies régionales et nationales. Les compagnies aériennes qui possèdent des flottes peu bruyantes ont le plus de chances de profiter à plus long terme d'une plus grande souplesse et de meilleures possibilités d'exploitation, surtout aux aéroports sensibles au bruit.

10. L'ACI continue à souligner la nécessité de réduire le bruit à la source en rendant les normes de certification à tous les points de mesure (latéral, au survol et à l'approche) plus strictes que celles de l'Annexe 16 de l'OACI, Volume I, Chapitre 4, qui entrent en vigueur en 2006. Ces normes ne tiennent pas entièrement compte de technologie actuelle de réduction du bruit des aéronefs, n'encourageront pas une amélioration de la performance acoustique des aéronefs futurs à chacun des trois points de mesure, et ne contribueront guère à réduire le bruit autour des aéroports. L'ACI demande instamment que le CAEP entreprenne des travaux en vue d'un resserrement des normes de certification acoustique de l'Annexe 16, à mettre en œuvre aussitôt que possible.

RÉDUCTION DES EMISSIONS DES AERONEFS

11. L'ACI insiste à nouveau sur le fait que les émissions, tout comme le bruit, sont de plus en plus un facteur qui limite l'élargissement de la capacité des aéroports et leur aptitude à répondre à la croissance future du trafic. La qualité de l'air locale est une préoccupation environnementale de plus en plus importante pour les aéroports, d'autant plus que de nouvelles normes gouvernementales sont mises en œuvre à l'échelle nationale et internationale.

12. L'ACI appuie un resserrement des normes sur les émissions des aéronefs reflétant véritablement le niveau le plus élevé de faisabilité technologique, de rationalité économique et d'avantages environnementaux. Bien que certains instruments d'atténuation fondés sur le marché, comme les échanges de droits d'émission, offrent une solution au problème, c'est la réduction à la source qui reste, comme c'est le cas pour le bruit, la seule solution crédible à long terme.

13. L'ACI estime que l'adoption récente dans l'Annexe 16 d'un resserrement de 12 pour cent, par rapport à la norme CAEP/4 adoptée en 1998, pour la certification des émissions de NOx des moteurs d'aviation, est insuffisante car elle ne reflète pas pleinement la technologie actuelle des émissions de NOx. Il note cependant que cela fait partie d'un processus en deux étapes qui comprend l'étude de normes plus strictes sur les émissions des moteurs d'aviation, surtout les NOx (voir la note WP/56, § 3.2.1), à achever d'ici 2010.

14. L'ACI pense qu'il est essentiel que la réduction supplémentaire des NOx en particulier intervienne avant 2010. Le processus CAEP à suivre pour l'établissement d'objectifs à moyen et à long terme de réduction des NOx pour aider à l'établissement futur des normes, devrait produire les réductions importantes dont ont besoin les aéroports.

15. Les travaux futurs du CAEP sur l'évaluation des renseignements scientifiques disponibles sur les émissions des aéronefs, au niveau mondial et au niveau du sol, sont importants. L'ACI note que des éléments indicatifs sur l'utilisation des données de certification CAD pour l'évaluation des incidences opérationnelles ont été établies. L'ACI appuie la poursuite de l'élaboration de ces éléments en vue d'une application pratique par les aéroports.

16. L'ACI note l'attention que les Etats accordent depuis peu à la question des polluants atmosphériques dangereux (HAP) produits par les aéronefs. On dispose actuellement de peu de données fiables sur les émissions des polluants ou sur les incidences potentielles sur la santé humaine. L'ACI encourage le CAEP à assumer un rôle de chef de file dans l'élaboration de renseignements crédibles à ce sujet.

MESURES FONDEES SUR LE MARCHÉ POUR LIMITER OU REDUIRE LES EMISSIONS

17. Les aéroports s'intéressent aux options fondées sur le marché, qu'ils appuient, comme moyen de réduire les émissions afin de répondre aux besoins de la croissance future du trafic aérien.

18. L'ACI appuie la poursuite des travaux relatifs aux options fondées sur le marché pour la réduction des émissions, y compris les échanges de droits d'émission, les redevances (à l'exception des prélèvements ou autres taxes liés aux émissions, qui vont au-delà de la Résolution du Conseil du 9 décembre 1996), ainsi que les accords volontaires, dont il est question dans la révision de l'Appendice I de la Résolution A33-7 présentée dans la note WP/76.

19. Les options fondées sur le marché devraient offrir des objectifs mesurables et acceptés de réduction absolue des émissions. Elles devraient comprendre un processus d'attribution et de distribution des émissions qui soit clair et transparent. Les programmes de mise en œuvre de toute option fondée sur le marché devraient comprendre un plan pour surveiller et évaluer l'efficacité avec laquelle ils répondent aux objectifs établis.

20. L'ACI appuie la poursuite de l'établissement d'un système ouvert d'échange de droits d'émission pour l'aviation internationale, centré sur les deux approches indiquées dans le projet de révision de l'Appendice I de la Résolution A33-7 présenté dans la note WP/76, à savoir mettre au point un système volontaire d'échange de droits que les États et les organisations internationales intéressés pourraient proposer, et donner des orientations pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émission des États, conformément au processus de la CCNUCC. L'ACI appuie aussi les accords volontaires, dont il est question à l'Appendice I de la Résolution A33-7 révisée.

PRÉVISION ET ANALYSE ÉCONOMIQUE

21. Enfin, il est important de reconnaître l'importance du travail de soutien fourni au processus CAEP par le Groupe de soutien sur les prévisions et l'analyse économique (FESG). Pendant de nombreuses années ce groupe a été mené par le Secrétariat de l'OACI de façon efficace et impartiale, essentielle pour l'acceptation de ses travaux. L'ACI pense que, malgré les contraintes en matière de ressources, il serait aussi utile que le Secrétariat continue à participer dans une certaine mesure à ce travail.

SUITE A DONNER PAR L'ASSEMBLEE

22. L'Assemblée est invitée :

- a) à noter que l'ACI appuie de façon générale le rôle de chef de file de l'OACI, ses politiques figurant dans la Résolution A33-7 et ses travaux dans le domaine de l'environnement en aviation ;
- b) à tenir compte des vues de l'ACI présentées ci-dessus, particulièrement au moment d'examiner les amendements des politiques et pratiques OACI figurant dans la Résolution A33-7 (note WP/77) ;
- c) à encourager les travaux que mène actuellement le CAEP pour amender les Orientations de l'OACI sur l'approche équilibrée pour la gestion du bruit des aéronefs (Doc. 9829) afin de s'occuper de façon efficace des améliorations nécessaires ; et à publier rapidement des amendements afin d'améliorer l'utilité pratique de ce document pour les aéroports ;
- d) à convenir que le CAEP devrait s'efforcer d'élaborer des normes acoustiques de l'Annexe 16 plus strictes reflétant la technologie de réduction du bruit des aéronefs de production actuelle, à mettre en œuvre le plus vite possible, pour aider à améliorer l'environnement acoustique des aéroports et faciliter le développement de la capacité des aéroports de manière qu'ils puissent répondre à la croissance future du trafic ;
- e) à appuyer un important resserrement futur des normes de l'Annexe 16 sur les émissions (au-delà de ce qu'a recommandé CAEP/6) dans la deuxième étape prévue, et ce avant 2010, reflétant la faisabilité technologique, la rationalité économique et les avantages environnementaux ;
- f) à noter que l'ACI appuie l'idée d'accorder la priorité aux travaux futurs de l'OACI qu'il est proposé de réaliser sur les options fondées sur le marché pour la réduction des émissions, y compris les échanges de droits d'émission, les redevances (à l'exception des prélèvements comme les taxes) et les accords volontaires (Appendice I de la Résolution A33-7 révisée dans la note WP/77).