



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/222

EX/87

29/9/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement

APPLICATION DE NORMES PLUS STRICTES EN VUE DE LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS GAZEUSES, PLUS PARTICULIÈREMENT LES OXYDES D'AZOTE

(Note présentée par la Tunisie au nom des États membres de la
Commission arabe de l'aviation civile¹)

SOMMAIRE

Le présent document présente la position des États membres de la CAAC au sujet des nouvelles normes de réduction des émissions d'oxyde d'azote libérées par les moteurs d'aviation, normes qui seront mises en application à partir de 2008. La position soutient que l'application de normes plus strictes ne devrait pas être utilisée pour imposer des restrictions opérationnelles futures aux moteurs d'aviation déjà en exploitation, ou aux moteurs qui sont en voie d'être fabriqués, comme ce fut le cas pour les restrictions relatives au bruit. Le document se centre sur les moteurs d'aviation qui sont déjà en exploitation.

1. Le troisième Groupe de travail du Comité de la protection de l'environnement en aviation du Conseil de l'OACI a proposé au CAEP/6 (Montréal, 2-12 février 2004) une réduction des émissions d'oxyde d'azote des moteurs d'aviation devant être fabriqués à l'avenir. La proposition renfermait six options de réduction : 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 % et 30 %.

2. L'année 2012 a été arrêtée pour que le Groupe de soutien effectue une analyse, mais le troisième Groupe de travail a approuvé la proposition voulant que l'analyse soit menée avant, soit en 2008, dans la mesure où le Groupe de soutien disposera des ressources nécessaires. L'on s'attend à ce que cette mesure soit de nature à encourager l'industrie à utiliser les meilleures techniques disponibles dans ce domaine.

¹ Arabie saoudite, Bahreïn, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Jordanie, Liban, Maroc, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Soudan, Tunisie et Yémen.

3. La question de l'application de normes plus strictes visant les émissions d'oxyde d'azote a soulevé un débat nourri au CAEP/6. Bien que les participants étaient d'accord avec le principe de normes plus rigoureuses, il y a eu des différences d'opinion quant au pourcentage de réduction et à l'année à laquelle les restrictions devraient entrer en vigueur. À l'issue d'échanges prolongés, il a été convenu d'appliquer les normes plus restrictives en deux phases, la première devant commencer en 2008 et entraîner une réduction de l'ordre de 12 %. Il a également été convenu d'examiner, s'il y a lieu, l'élaboration de normes plus rigoureuses pour les émissions des moteurs d'aviation, et plus particulièrement l'oxyde d'azote, à la lumière de l'examen technique et des principes du CAEP qui prennent en compte le caractère raisonnable de la mesure du point de vue économique, ainsi que les bénéfices environnementaux, en vue de les présenter au CAEP/8 en 2010.

4. Des membres du CAEP ont souligné le fait que l'application de normes plus exigeantes visant les oxydes d'azote n'était qu'une façon d'obtenir la certification des moteurs à d'autres fins, par exemple pour imposer des restrictions et des frais d'ordre opérationnel.

5. Les États membres de la CAAC appuient le principe de la réduction et le choix de l'année 2008 pour la mise en œuvre de la première phase. Cependant, ils se disent inquiets devant la possibilité que les nouvelles normes ne servent à fabriquer des moteurs dont les émissions d'oxyde d'azote seraient moins élevées et que cela ne soit utilisé pour imposer des restrictions et des frais opérationnels aux aéronefs dotés de moteurs existants ou qui sont en voie d'être fabriqués. Par conséquent, ils n'approuvent pas que la norme visant la réduction des émissions soit utilisée pour imposer des restrictions ou des frais opérationnels.

6. **Suite à donner :**

L'Assemblée est invitée à confirmer que l'application de normes plus strictes visant à réduire les émissions d'oxyde d'azote, qui ne sont en fait que des normes de production, ne sera pas utilisée pour imposer, à l'avenir, des restrictions ou des frais aux moteurs déjà en exploitation ou en voie d'être fabriqués, comme ce fut le cas pour la réduction du bruit, que les moteurs en exploitation seront pris en compte, et que cette politique sera reflétée dans l'exposé récapitulatif des politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de protection de l'environnement.