



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

- Point 20 : Protection de l'environnement – Bruit des aéronefs – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre**
- Point 21 : Protection de l'environnement – Émissions des moteurs d'aviation qui influent sur la qualité de l'air locale – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre**
- Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre**

NORMES ET POLITIQUES DE L'OACI SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'OACI joue un rôle de premier plan dans la gestion de l'impact de l'aviation sur l'environnement. Ses normes et politiques font en sorte que les conséquences environnementales de l'aviation sont gérées de façon cohérente et elles assurent le degré élevé d'uniformité dans les réglementations, les normes et les procédures nécessaire au fonctionnement sûr, ordonné et efficient du système actuel de transport aérien. La présente note de travail souligne l'importance des travaux de l'OACI sur l'environnement et mentionne quelques préoccupations de l'IATA concernant la mise en œuvre de certaines politiques de l'OACI concernant la protection de l'environnement.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- reconnaître l'importance des politiques de l'OACI sur la protection de l'environnement ;
- demander instamment aux États de les mettre en œuvre à l'échelle nationale, en particulier dans les domaines de la gestion du bruit des aéronefs et de l'imposition environnementale.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est requise.
<i>Références :</i>	

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI joue un rôle de premier plan dans la gestion de l'impact de l'aviation sur l'environnement. Ses normes et politiques font en sorte que les conséquences environnementales de l'aviation sont gérées de façon cohérente et elles assurent le degré élevé d'uniformité dans les réglementations, les normes et les procédures nécessaires au fonctionnement sûr, ordonné et efficace du système actuel de transport aérien.

1.2 Malheureusement, des expériences récentes ont démontré que la mise en œuvre, à l'échelle nationale et locale, des politiques de l'OACI sur l'environnement est loin d'être uniforme, ce qui a des conséquences négatives pour les compagnies aériennes, leurs clients, l'activité commerciale et les économies locales.

2. NORMES RELATIVES AUX ÉMISSIONS DE CO₂ ET DE MATIÈRES PARTICULAIRES NON VOLATILES

2.1 Les normes environnementales de l'OACI ont été un important moyen pour les compagnies aériennes de réaliser des améliorations technologiques et d'assurer la prévisibilité. Par conséquent, l'IATA appuie fortement l'adoption par le CAEP de recommandations sur la première norme de certification des aéronefs relative aux émissions de CO₂ et sur la première norme sur les matières particulaires non volatiles applicable aux moteurs d'aviation.

2.2 Cependant, l'IATA souhaite aussi souligner que, comme l'ont déjà reconnu l'Assemblée et le CAEP, les normes environnementales de l'OACI ne sont pas destinées à servir de justification à des restrictions opérationnelles ou à des taxes, et qu'elles sont adoptées uniquement à des fins de certification. Par conséquent, nous appuyons fortement la recommandation du CAEP voulant que les États s'abstiennent d'imposer de nouvelles restrictions opérationnelles ou des taxes sur les émissions fondées sur les normes d'émission de CO₂.

3. APPROCHE ÉQUILBRÉE DE L'OACI EN MATIÈRE DE GESTION DU BRUIT DES AÉRONEFS

3.1 Bien que la réduction à la source soit un aspect essentiel du problème de bruit des aéronefs, l'IATA constate que des mesures additionnelles pourraient être nécessaires à certains aéroports. Le cas échéant, l'IATA insiste sur le fait que les mesures prises par les États et les autorités aéroportuaires locales doivent être guidées par l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs, adoptée à l'unanimité par l'Assemblée de l'OACI en 2001 et réaffirmée depuis par toutes les Assemblées de l'OACI. L'approche équilibrée offre un processus transparent de gestion des problèmes avérés de bruit, aéroport par aéroport, et s'appuie sur le principe que les solutions doivent être adaptées aux caractéristiques particulières de l'aéroport concerné.

3.2 Malgré l'appui unanime à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs au sein de l'OACI, la mise en œuvre de cette approche a malheureusement manqué d'uniformité chez les États membres, et certaines mesures liées au bruit sont encore adoptées sans analyse préalable des différentes mesures envisageables et sans processus transparent.

3.3 Par conséquent, l'IATA estime qu'il est important que l'Assemblée rappelle aux États qu'ils doivent adopter l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs et prendre les mesures

appropriées pour assurer sa mise en œuvre par les autorités régionales et locales. L'IATA estime également que le Conseil devrait jouer un rôle important dans la promotion de l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs, par exemple en organisant des ateliers et d'autres campagnes de communication ciblées.

4. RESTRICTIONS D'EXPLOITATION RELATIVES AU BRUIT

4.1 L'IATA s'inquiète de l'augmentation des restrictions d'exploitation imposées par les aéroports dans le monde, en particulier parce que plusieurs aéroports n'exploitent pas suffisamment le potentiel d'amélioration de l'environnement sonore par l'amélioration de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains.

4.2 Les restrictions d'exploitation de nuit ont des conséquences négatives pour les compagnies aériennes et leurs clients, parce qu'elles limitent la capacité de programmer des vols de façon optimale et d'améliorer la connectivité offerte aux voyageurs. De telles restrictions accroissent aussi les contraintes de capacité et peuvent accentuer la congestion, en particulier le soir et tôt le matin.

4.3 Les restrictions d'exploitation applicables à des aéronefs particuliers peuvent aussi avoir des conséquences négatives pour les compagnies aériennes, puisqu'elles compromettent leur capacité d'utiliser les aéronefs les mieux adaptés au marché à un aéroport donné. Ainsi, une restriction d'exploitation peut avoir pour conséquence l'utilisation sous-optimale de la capacité aéroportuaire et des coûts d'exploitation plus élevés.

4.4 Lorsque les restrictions d'exploitation visent le retrait ou l'élimination graduelle d'aéronefs certifiés conformément aux normes de l'OACI, elles affaiblissent le rôle des normes internationales qui visent à maintenir un degré élevé d'uniformité et de stabilité des réglementations. Étant donné la nature internationale du transport aérien et la durée de vie prolongée d'un aéronef, les compagnies aériennes doivent avoir l'assurance que les aéronefs certifiés selon toutes les normes applicables pourront être exploités partout dans le monde durant toute leur durée de vie.

4.5 Par conséquent, l'IATA s'oppose fortement à toute mesure qui entraînerait le retrait graduel d'aéronefs conformes aux normes de bruit du volume 1, chapitre 3 de l'Annexe 16, et elle appuie la demande faite aux États de ne pas permettre la mise en place de restrictions d'exploitation destinées à forcer le retrait d'aéronefs conformes, soit par leur certification originale, soit par la re-certification, aux normes de bruit du volume 1, chapitres 4 et 14 de l'Annexe 16.

5. IMPOSITION ENVIRONNEMENTALE

5.1 Au cours des dernières années, les gouvernements nationaux et les autorités locales ont de plus en plus ciblé le transport aérien comme source de revenus, invoquant des préoccupations environnementales. Trop souvent, ces prélèvements ont été instaurés sous forme de taxes et les revenus ainsi obtenus n'ont pas été utilisés pour réduire l'impact environnemental de l'aviation, ou sinon, au mieux, la proportion utilisée à cette fin était marginale.

5.2 L'IATA s'inquiète de la prolifération de ces taxes, puisqu'elles alourdissent le fardeau administratif et financier des compagnies aériennes sans pour autant s'attaquer de façon économique à l'impact environnemental de l'aviation. En particulier, l'efficacité de l'imposition en tant qu'incitation à la mise en service d'aéronefs plus propres et plus silencieux n'est pas démontrée, puisque le choix des

appareils est principalement influencé par les besoins du marché, le processus normal de renouvellement des flottes et d'autres considérations, comme la capacité et l'efficacité énergétique.

5.3 En réalité, le principal effet des taxes est d'augmenter le coût du transport aérien et de décourager son utilisation. Avec la diminution du trafic aérien, les possibilités économiques offertes par l'aviation sont compromises, et les impacts se font sentir dans toute la chaîne d'approvisionnement du transport aérien et dans des secteurs industriels particulièrement dépendants de l'aviation, notamment le tourisme.

5.4 C'est pourquoi l'IATA souligne l'importance d'appliquer les politiques existantes de l'OACI sur l'imposition environnementale, et elle croit que tout prélèvement environnemental devrait prendre la forme d'une redevance plutôt qu'une taxe, et que les fonds ainsi recueillis devraient servir, en premier lieu, à la réduction de l'impact environnemental de l'aviation.

5.5 L'IATA insiste aussi pour que les États qui conçoivent et mettent en place des redevances liées à l'environnement tiennent compte des orientations politiques concernant les redevances² élaborées par l'OACI à l'intention des États membres.

6. CONCLUSION

6.1 L'IATA estime que la question de l'impact de l'aviation sur l'environnement doit être abordée au moyen de normes et de politiques cohérentes et harmonisées. Le travail de l'OACI en matière de protection de l'environnement y a grandement contribué, mais la mise en œuvre de certaines politiques de l'OACI doit être renforcée à l'échelle nationale afin de favoriser le développement durable du transport aérien, de façon sûre et ordonnée.

6.2 L'IATA invite donc l'Assemblée à :

- a) reconnaître l'importance des politiques de l'OACI sur la protection de l'environnement ;
- b) demander instamment aux États de les mettre en œuvre à l'échelle nationale, en particulier l'approche équilibrée de gestion du bruit des aéronefs et les politiques de l'OACI concernant les prélèvements environnementaux.

— FIN —

² Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, Doc 9082.