



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION**

**COMITÉ EXÉCUTIF**

**Point 15 : Protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale — Politique et normalisation**

**NORMES ET POLITIQUES ENVIRONNEMENTALES DE L'OACI**

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

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

L'Association du transport aérien international (IATA) estime que les normes et des politiques mondiales font en sorte que la question de l'impact environnemental de l'aviation soit abordée de façon cohérente et avec un degré élevé d'uniformité. L'IATA souligne la nécessité pour l'OACI de continuer à assurer l'intégrité et l'indépendance des processus et des critères techniques qui forment le contexte de ses décisions politiques et elle invite l'Assemblée à réitérer son soutien à l'approche équilibrée de l'OACI. L'IATA se préoccupe de la prolifération des taxes environnementales qui ne règlent pas efficacement l'impact environnemental de l'aviation.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) réitérer que les normes de certification environnementale de l'OACI ont été mises au point à des fins de certification et ne sont pas conçues pour servir de base à des restrictions d'exploitation ou des prélèvements sur les émissions ;
- b) prendre acte du point de vue de l'IATA selon lequel toute décision sur des limites de certification pour les avions supersoniques doit être fondée sur les faits et reposer sur des analyses pour s'assurer qu'elle s'aligne sur les paramètres du CAEP ;
- c) réitérer son soutien à l'approche équilibrée de l'OACI et presser les États de l'adopter lorsqu'ils abordent les problèmes de bruit à leurs aéroports ;
- d) réaffirmer les principes adoptés antérieurement concernant l'élimination progressive des avions à réaction subsoniques dont le bruit excède les niveaux spécifiés au Volume I de l'Annexe 16 et la mise en place de restrictions d'exploitation locales relatives au bruit ;
- e) prendre acte du soutien de l'IATA aux politiques de l'OACI qui reconnaissent que les prélèvements environnementaux ne devraient s'appliquer qu'aux aéroports qui ont des problèmes caractérisés de bruit ou de qualité de l'air et que si on les impose, ils devraient prendre la forme de redevances et non de taxes et les fonds recueillis devraient servir, en premier lieu, à réduire l'impact environnemental de l'aviation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique : Protection de l'environnement
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	

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

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI joue un rôle de premier plan en ce qui concerne l'impact environnemental de l'aviation. Les normes et politiques mondiales font en sorte que la question de l'impact environnemental de l'aviation soit abordée de façon cohérente et elles garantissent un degré élevé d'uniformité dans les règlements, les normes et les procédures. Il est fondamental d'assurer le fonctionnement sûr, ordonné et efficace du système actuel de transport aérien, au bénéfice de toutes les parties prenantes, y compris les passagers et les expéditeurs.

1.2 Les normes environnementales de l'OACI sont un moyen important d'obtenir des améliorations technologiques et d'assurer une prévisibilité réglementaire pour les compagnies aériennes et autres exploitants d'aéronefs, ce qui profite en retour aux personnes et aux entreprises qui utilisent leurs services. Par conséquent, l'IATA se félicite de l'adoption par le CAEP de recommandations sur les normes de masse et de nombre de matières particulaires non volatiles pour les moteurs d'aéronef.

1.3 Comme l'ont reconnu l'Assemblée et le CAEP, les normes de certification environnementale de l'OACI ont été mises au point à des fins de certification, et ne sont pas conçues pour servir de fondement à des restrictions d'exploitation ou des prélèvements sur les émissions. Par conséquent, l'IATA appuie la formulation proposée du paragraphe 7 de l'Appendice B du projet de note de travail de l'Assemblée – *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – dispositions générales sur le bruit et la qualité de l'air locale* (A40-WP/54).

## 2. NOUVELLES TECHNOLOGIES, Y COMPRIS LE SUPERSONIQUE

2.1 Les progrès constants en matière de réduction de l'impact environnemental de l'aviation demeurent au cœur des priorités de l'IATA. Nous prévoyons que les nouvelles technologies, y compris les aéronefs supersoniques, ne devraient pas compromettre ces progrès. L'IATA soutient aussi le principe voulant que le bang sonique des aéronefs ne doive pas créer de situation inacceptable pour le public. Toutefois, reconnaissant que ce qui peut ultimement être acceptable relève d'une décision politique, l'IATA presse l'OACI de maintenir l'intégrité et l'indépendance des processus et critères techniques sur lesquels se fondent les décisions politiques du Conseil et de l'Assemblée de l'OACI.

2.2 L'IATA croit qu'il importe de préserver l'intégrité du processus actuel d'établissement des normes, la nature technique du CAEP et son cadre de référence, utilisés pour formuler des recommandations sur les normes environnementales. Toute décision concernant des restrictions de certification pour les aéronefs supersoniques doit s'appuyer sur des faits et être éclairée par l'analyse, pour s'assurer qu'elle s'aligne sur le cadre de référence du CAEP.

2.3 Les tentatives d'interprétation de concepts comme l'acceptabilité publique ou la nuisance ont de l'importance, mais elles sont subjectives et influencées par des facteurs locaux et si elles s'insèrent dans le cadre de référence ou les recommandations du CAEP en matière d'exigences de certification, cela compromettra le rôle technique et les objectifs qui guident les recommandations sur les normes de certification, ralentissant et minant le processus normatif. En conséquence, l'IATA soutient l'approche de longue date de l'OACI qui consiste à séparer les évaluations techniques des évaluations politiques.

### **3. POLITIQUES DE L'OACI SUR LA GESTION DU BRUIT ET LES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION**

3.1 L'IATA prie l'Assemblée de réitérer son appui à l'approche équilibrée de l'OACI et de demander aux États d'y adhérer lorsqu'elles abordent et évaluent les problèmes de bruit à leurs aéroports, comme il est proposé à l'Appendice C du projet de note de travail de l'Assemblée – *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – dispositions générales sur le bruit et la qualité de l'air locale* (A40-WP/54).

3.2 L'IATA veut souligner l'importance de l'aménagement du territoire comme élément de l'approche équilibrée de l'OACI. Comme l'aménagement du territoire a des conséquences directes sur le nombre de personnes affectées par le bruit des aéronefs, des politiques de planification en cette matière sont essentielles pour préserver les réductions de bruit obtenues par l'utilisation d'avions plus silencieux. Par conséquent, nous invitons l'Assemblée à réaffirmer que les États sont encouragés à appliquer des politiques qui restreignent la prolifération de projets de développement incompatibles dans les zones sensibles au bruit, tel que proposé à l'Appendice F du projet de note de travail de l'Assemblée – *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – dispositions générales sur le bruit et la qualité de l'air locale* (A40-WP/54).

3.3 Nous prions aussi l'Assemblée de réaffirmer les principes adoptés antérieurement concernant l'élimination progressive des jets subsoniques dont le bruit excède les niveaux énoncés dans le Volume 1 de l'Annexe 16 et la mise en place de restrictions d'exploitation locales, comme il est proposé aux Appendices D et E du projet de note de travail de l'Assemblée – *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – dispositions générales sur le bruit et la qualité de l'air locale* (A40-WP/54).

3.4 La mise en vigueur de restrictions d'exploitation spécifiques à des aéronefs pourrait avoir des conséquences importantes sur les compagnies aériennes, puisqu'elles pourraient les empêcher d'opérer à un aéroport avec les appareils les plus appropriés au marché, et donc les empêcher de répondre à la demande des gens et des entreprises qui ont besoin de leurs services. Ainsi, une restriction d'exploitation pourrait entraîner une utilisation sous-optimale de la capacité aéroportuaire, des coûts d'exploitation plus élevés et possiblement des émissions additionnelles si l'aéronef de remplacement est moins efficace que l'appareil mieux adapté au marché et à la distance de vol. Quand les restrictions d'exploitation visent le retrait ou l'élimination progressive d'appareils certifiés en vertu des normes de bruit de l'OACI, elles minent le rôle des normes internationales qui est d'assurer un degré élevé d'uniformité et de stabilité de la réglementation. Considérant la nature internationale du transport aérien et la longue durée de vie utile des aéronefs, les compagnies aériennes doivent avoir l'assurance qu'un aéronef certifié selon toutes les normes applicables pourra être exploité partout dans le monde durant toute sa vie utile et sans restriction induite nuisant au transport aérien international.

3.5 Les couvre-feux nocturnes limitent la capacité des compagnies aériennes de programmer les vols de façon optimale et de faciliter la connectivité offerte aux voyageurs. Ils exacerbent les problèmes d'insuffisance de capacité et ils peuvent causer davantage de congestion, en particulier le soir et tôt le matin. De plus, lorsque les couvre-feux nocturnes ne permettent pas assez de flexibilité pour accommoder le trafic retardé, les compagnies aériennes peuvent devoir détourner les vols vers d'autres aéroports ou les reporter au lendemain. Cela cause de graves inconvénients pour les voyageurs des vols détournés ou reportés et pour les autres vols affectés par la perturbation des activités des compagnies aériennes.

3.6 De plus, l'expérience récente a démontré qu'à défaut d'adhérer aux politiques de l'OACI en matière de restrictions d'exploitation locales liées au bruit, on pénalise les exploitants qui utilisent la plus récente génération d'aéronefs et par conséquent, on mine les efforts de réduction du niveau de bruit aux aéroports. Cela peut être particulièrement le cas si une restriction d'exploitation n'est pas basée sur la performance de bruit de l'aéronef, comme le prévoit la procédure de certification décrite au Volume I de l'Annexe 16, mais plutôt sur des présomptions non démontrées concernant sa performance.

#### 4. PRÉLÈVEMENTS RELIÉS À L'ENVIRONNEMENT

4.1 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, prétextant des préoccupations environnementales. Trop souvent, ces prélèvements ont été imposés sous forme de taxes et les revenus ainsi générés n'ont pas servi à réduire l'impact environnemental de l'aviation, ou sinon, de façon minimale.

4.2 L'IATA s'inquiète de la prolifération de ces taxes qui augmentent le fardeau administratif et financier du système de transport aérien sans apporter de solution rentable au problème de l'impact environnemental de l'aviation. En particulier, l'efficacité des prélèvements comme incitation à la mise en service d'avions plus propres et plus silencieux n'est pas démontrée, puisque les choix de flotte sont principalement influencés par les besoins du marché, le processus normal de renouvellement et des considérations comme la capacité et l'efficacité énergétique.

4.3 En réalité, le principal impact de ces taxes est d'augmenter les coûts du transport aérien pour les passagers et les expéditeurs qui en ont besoin, et donc d'en décourager l'usage. Si le trafic diminue, les possibilités économiques créées par le transport aérien seront affaiblies, et les impacts se transmettront à toute la chaîne d'approvisionnement du transport aérien et à des secteurs particulièrement dépendants de l'aviation, notamment le tourisme.

4.4 Par conséquent, l'IATA insiste sur l'importance d'appliquer les politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et des services de navigation aérienne (Doc 9082) et souligne que les prélèvements environnementaux ne devraient s'appliquer qu'aux aéroports qui subissent des problèmes de bruit ou de qualité de l'air caractérisés et que si on les met en place, ces prélèvements devraient prendre la forme de redevances plutôt que de taxe, et les fonds ainsi recueillis devraient, en premier lieu, servir à réduire l'impact environnemental de l'aviation.