



NOTE DE TRAVAIL

RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN) AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 6 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

GESTION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT AÉRIEN

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

SOMMAIRE

Le présent document souligne l'importance croissante des activités CNS/ATM dans la gestion des impacts environnementaux de l'aviation. Dans le contexte où l'OACI se donne pour objectif de limiter ou réduire l'impact des émissions de l'aviation sur le climat mondial, on discute de responsabilité en matière d'environnement. Les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent tenir compte des avantages environnementaux lorsqu'ils choisissent les systèmes destinés aux services de la circulation aérienne, et notamment les économies environnementales associées aux nouvelles routes, aux procédures terminales et aux mouvements au sol.

Le présent document invite tous les partenaires à adopter une approche proactive de la gestion environnementale et à poursuivre l'utilisation de mesures opérationnelles susceptibles de limiter ou de réduire l'impact environnemental des émissions des moteurs d'aéronefs.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 La recherche scientifique, l'activité politique et les médias ont familiarisé la population mondiale avec la question des changements climatiques, leurs causes apparentes et leurs effets. Par conséquent, l'aviation continue de faire l'objet de critiques pour ses contributions aux émissions de gaz à effet de serre. Actuellement, l'aviation est responsable d'environ 2 % des émissions totales de CO₂ dans le monde, alors que cette contribution atteint :

- 18 % pour le transport routier ;
- 35 % pour l'électricité/chauffage ; et environ
- 23 % pour l'industrie.

1.2 L'aviation est un des moyens de transport collectif les plus efficaces. Les aéronefs modernes transportent les passagers en consommant environ 3,5 litres pour 100 passagers-kilomètres. Depuis 40 ans, l'industrie aérienne a amélioré de 70 % son efficacité au plan de la consommation de carburant.

1.3 La 36e assemblée générale de l'OACI a demandé au Conseil d'encourager les États membres à améliorer l'efficacité de la circulation aérienne (ce qui réduit les émissions); de faire état des progrès dans ce domaine; et de demander aux États d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'itinéraires efficaces au plan énergétique et de procédures visant à réduire les émissions de l'aviation.

1.4 Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a publié la Circulaire 303, AN/176, Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions.

1.5 La quatrième réunion du Groupe consultatif ALLPIRG (ALLPIRG/4) a discuté des questions environnementales et résolu que « les bureaux régionaux de l'OACI et les PIRG appuient les efforts de l'OACI et du CAEP visant à élargir à chaque région la méthodologie de quantification des avantages environnementaux des systèmes CNS/ATM, en recueillant les données nécessaires ».

1.6 La réunion ALLPIRG/5, tenue en mars 2006, a adopté les conclusions suivantes concernant les avantages environnementaux :

Conclusion 5/7 — Avantages environnementaux des systèmes CNS/ATM

Que les PIRG et les États :

- a) utilisent le facteur de conversion du CO₂ fourni par le Comité de protection de l'environnement en aviation (CAEP) lors de l'analyse des avantages environnementaux de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;
- b) accordent la priorité à la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles volontaires dans leurs systèmes de gestion de la circulation aérienne, en mettant l'accent sur les économies de carburant, les avantages en termes de réduction des émissions et de bruit, et la réduction des coûts pour l'industrie ;
- c) fournissent à l'OACI de l'information sur les études portant sur les avantages environnementaux de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ; et
- d) partagent les données de circulation aérienne pour améliorer les évaluations futures effectuées par le CAEP, conformément à la lettre aux États AN 1/17-03/86.

Conclusion 5/8 — Routes ATS coordonnées mondialement

Que les PIRG :

- a) établissent, en étroite collaboration avec les utilisateurs de l'espace aérien, une liste récapitulative indiquant les priorités, pour le monde entier, des améliorations à apporter aux routes et aux régions terminales (TMA) ; et
- b) collaborent avec les PIRG, États et fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) voisins pour accélérer l'amélioration des routes internationales.

Conclusion 5/9 — Structure des régions terminales (TMA) et navigation de surface

Que les États :

- a) utilisent la navigation de surface dans toutes les TMA, incluant des procédures appropriées d'arrivée et de départ, de façon à améliorer l'efficacité et à réduire les émissions dans les alentours des aéroports; et que, dans certains cas spéciaux où il existe des obstacles difficiles et où la densité du trafic aérien est très élevée, lorsque des trajectoires d'approche supplémentaires sont possibles, on utilise la performance de navigation requise (RNP) la plus précise et la plus délimitée ; et
- b) qu'ils examinent les opérations, les procédures et la formation des contrôleurs pour optimiser la gestion des services de la circulation aérienne.

1.7 Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (PIRG) de l'OACI ont pour tâche de surveiller la mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne en tenant compte des enjeux environnementaux. Il est clair que l'OACI, les groupes officiels et informels de planification de l'espace aérien, les organisations internationales et les États contractants ont un rôle à jouer lorsqu'il s'agit de réduire au minimum l'utilisation de carburant et les émissions qui en découlent.

1.8 Par conséquent, il importe que les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) jouent un rôle proactif dans la mise en œuvre de programmes favorables à l'environnement. Les forums de planification de l'espace aérien de l'OACI doivent activement faire œuvre de sensibilisation en matière d'environnement, établir des critères d'évaluation des impacts des initiatives futures, mener des actions visant des bénéfices environnementaux, documenter les avantages environnementaux, promouvoir les programmes d'économies environnementales et mettre en place des mesures pour réduire les émissions. En ce sens, la réunion APIRG/15 (septembre 2007) a adopté la Conclusion 15/28, demandant aux États de :

- a) déterminer, de concert avec l'IATA et les transporteurs locaux, les actions relatives à l'ATM susceptibles de réduire l'utilisation de carburant ;
- b) établir et promulguer un programme de mise en œuvre des mesures d'économie de carburant ; et
- c) désigner un « as du carburant » qui servirait d'agent de liaison entre l'IATA, les transporteurs, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les autres partenaires afin que toutes les stratégies d'économie de carburant soient évaluées et mises en œuvre.

1.9 Bien qu'on ait déjà beaucoup fait, il y a encore lieu d'améliorer sensiblement la gestion des opérations en vol des aéronefs. Le Groupe d'expert intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) évalue à 6 à 12 % les inefficacités attribuables à la gestion de la circulation aérienne par les services de contrôle aérien (ATC). Les améliorations opérationnelles qu'il faudrait promouvoir plus activement comprennent les éléments suivants, qui sont couverts par la campagne Save One Minute de l'IATA :

- a) raccourcir les routes aériennes ;
- b) promouvoir la planification flexible des vols ;
- c) promouvoir la RNAV et la RNP dans les espaces aériens continentaux ;

- d) expansion du RVSM ;
- e) poursuivre l'utilisation des minimums de séparation réduits ;
- f) promouvoir le partage dynamique de l'espace aérien entre l'aviation militaire et l'aviation civile (lorsque l'espace n'est pas utilisé par les militaires) ;
- g) promouvoir les routes flexibles (flex-tracks), les déroutements dynamiques et les routes préférées par les usagers (UPR) dans les espaces aériens océaniques ;
- h) promouvoir les procédures RNAV et RNP dans les TMA ;
- i) promouvoir l'approche de descente en continu (qui peut réduire la consommation de carburant de 50 à 200 kg par vol) ;
- j) Promouvoir la prise de décision en collaboration pour réduire les délais au sol et les déroutements ;
- k) Promouvoir les croisières ascendantes et les ascensions par palier au-dessus de l'océan.

1.10 Pour accentuer la sensibilisation, les bénéfices environnementaux des CNS/ATM devraient être signalés et les avantages environnementaux devraient être documentés. Lorsqu'il existe des formules ou des tableaux simples, les bénéfices environnementaux devraient être quantifiés par route dans les plans de navigation aérienne, les propositions aux forums de planification de l'espace aérien et la documentation des rapports. L'IATA fera sa part pour démontrer, documents à l'appui, les avantages environnementaux de sa proposition. Il est important d'adopter une méthodologie commune et de normaliser les analyses de bénéfices. De plus, l'évaluation des bénéfices environnementaux ne devrait pas constituer un exercice dispendieux. Il devrait y avoir une méthodologie simple et abordable pour évaluer ces bénéfices.

1.11 En résumé, il importe que les bureaux régionaux de l'OACI, les États, les ANSP, les forums de planification de l'espace aérien et les autres organismes associés évaluent l'impact environnemental des plans de mise en œuvre et fassent la promotion de ces bénéfices auprès des décideurs gouvernementaux à qui il incombe de prendre des engagements concernant la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

2. SUITE À DONNER

2.1 La réunion est invitée à :

- a) reconnaître les efforts de l'OACI pour s'attaquer aux impacts environnementaux potentiels découlant de l'aviation civile et reconnaître sa responsabilité, ainsi que celle de ses États membres, lorsqu'il s'agit de concilier le mieux possible le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement ;
- b) reconnaître le rôle de l'APIRG en matière d'environnement, et par conséquent la nécessité de tenir compte des enjeux environnementaux dans le choix des systèmes CNS/ATM, de même que des bénéfices environnementaux associés aux nouvelles routes, aux procédures terminales et aux mouvements au sol ;

- c) prendre note de la nécessité de documenter les avantages environnementaux reliés à l'espace aérien et aux initiatives de planification des systèmes CNS/ATM ; et
- d) adopter une approche proactive en encourageant des mesures opérationnelles de circulation aérienne susceptibles de limiter ou de réduire l'impact environnemental des émissions des moteurs d'avions.

— FIN —