



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**

APPROCHE EUROPÉENNE GLOBALE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

(Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Europe a adopté une approche globale pour atténuer les répercussions de l'aviation internationale sur l'environnement et soutient fermement les efforts en cours au sein de l'OACI dans le cadre de cette approche.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à soutenir l'élaboration d'un vaste éventail de mesures politiques dans le cadre d'une « approche globale » afin de traiter efficacement la question des impacts environnementaux de l'aviation ;
- à reconnaître le travail considérable entrepris par le CAEP et la nécessité pour celui-ci de fonctionner de manière aussi libre, inclusive et transparente que possible ;
- à prioriser la mise en œuvre des normes approuvées et recommandées par le CAEP sur les émissions de CO₂ des avions et les concentrations massiques des nvPM dans les moteurs des aéronefs, ainsi que sur l'approfondissement de la norme sur la masse et le nombre des nvPM ;
- à se prononcer en faveur d'une plus grande transparence dans le processus décisionnel de l'OACI, comme convenu à la réunion CAEP/10, dans le cadre des amendements des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 16 ;
- d'une part à prendre note de la difficulté à assurer la durabilité des carburants alternatifs et à insérer ceux-ci dans la réalité opérationnelle, et d'autre part à inviter les États de l'OACI à élaborer des mesures pour encourager leur utilisation, notamment en établissant des critères de durabilité à l'échelle mondiale ;

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

	<p>f) à prendre note de l'engagement de l'Europe quant au renforcement des capacités en matière de protection de l'environnement dans les pays en développement et de l'appel lancé aux autres pour qu'ils entreprennent des activités poursuivant le même objectif ;</p> <p>g) à soutenir l'établissement d'un objectif à long terme en matière de réductions des émissions de CO₂ ;</p> <p>h) à soutenir les travaux futurs visant à améliorer la compréhension des impacts environnementaux de l'aviation internationale, notamment les travaux sur les émissions de gaz à effet de serre autres que le CO₂.</p>
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le Budget-Programme ordinaire 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Convention de Chicago et son Annexe 16 A38-17 et A38-18

1. APPROCHE GLOBALE

1.1 L'aviation fait face à de multiples défis environnementaux, qui concernent à la fois le présent et l'avenir, comme l'indique le Rapport Environnement de l'aviation européenne 2016 (voir la section 6 ci-après). L'Europe reconnaît qu'il est nécessaire d'établir un vaste éventail de mesures dans le cadre d'une approche globale afin de combattre efficacement les impacts de l'aviation sur le changement climatique, le bruit et la qualité de l'air locale. Les blocs fonctionnels clés pour sous-tendre cette approche globale en Europe sont l'Initiative technologique Clean Sky³, le Programme de recherche ATM dans le cadre du Ciel unique européen (SEDAR)⁴ et l'initiative European Advanced Biofuels Flightpath⁵. Au sujet de la réduction des émissions de CO₂, les quarante plans d'action européens pour la réduction des émissions⁶ ayant été transmis à l'OACI illustrent également cette approche globale.

1.2 En ce qui concerne le changement climatique, et les buts qui y sont liés, l'Europe croit que l'on devrait étudier l'adoption d'un objectif à long terme pour faire suite à l'initiative prise par le secteur aéronautique international pour un objectif de 2050. L'Europe soutient la mise en œuvre du « panier de mesures » de l'OACI, y compris des mesures non basées sur le marché, comme en est convenue l'Assemblée de l'OACI à sa 37^e session. Le « panier de mesures » actuel sur le CO₂ constitue un premier pas important, mais il devra être réexaminé en fonction de la réalisation des objectifs actuels et futurs. De plus, des travaux scientifiques plus poussés devraient être encouragés dans le but d'acquérir une meilleure compréhension de l'incidence des émissions aéronautiques autres que le CO₂ sur le climat, en particulier dans les régions où il demeure d'importantes incertitudes quant à leur intensité.

³ <http://www.cleansky.eu>

⁴ <http://www.sesarju.eu>

⁵ <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/biofuels/biofuels-aviation>

⁶ <http://www.ecac-ceac.org/action-plans-publicly-available>

2. TECHNOLOGIE ET CONCEPTION

2.1 L'Europe accueille favorablement l'accord obtenu à la réunion CAEP/10, ainsi que les recommandations pour adoption, par le Conseil de l'OACI, de la nouvelle norme de l'OACI sur les émissions de CO₂ des avions (rendement du carburant) de l'Annexe 16, volume III d'une part, et de la norme de l'OACI sur les concentrations massiques des particules de matière non volatiles (nvPM) de l'Annexe 16, volume II d'autre part. Il est admis que les États contractants de l'OACI doivent intégrer dès que possible les amendements des SARP de l'Annexe 16 dans leur cadre législatif afin d'être prêts à mettre en œuvre les exigences d'applicabilité qui auront été convenues. Consciente de ses devoirs, l'Europe a déjà entrepris l'élaboration d'un règlement.

2.2 L'Europe soutient activement le programme des travaux de la réunion CAEP/11, qui prévoit l'approfondissement de la norme sur la masse et le nombre des nvPM, ainsi que des évaluations des examens technologiques par des experts indépendants relatives aux NO_x, aux particules de matière, au bruit et à la consommation de carburant, dont dépendra le calendrier des processus d'établissement des normes. L'élaboration de normes relatives aux vols supersoniques se poursuivra également durant la réunion CAEP/11. La 38^e Assemblée a rappelé l'importance de veiller à ce qu'aucune situation inacceptable pour le public n'ait pour origine la détonation balistique d'un avion supersonique en service commercial, et l'Europe continue à soutenir cette opinion.

3. ATM ET EXPLOITATION

3.1 L'Europe accueille favorablement la proposition de circulaire de l'OACI sur « l'engagement de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation », qui sera basée sur les meilleures pratiques des parties prenantes et l'analyse des avantages environnementaux du bloc 0 dans le cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Elle continuera d'appuyer activement les travaux à venir de la réunion CAEP, y compris les travaux portant sur l'engagement de la communauté et l'analyse des mises à niveau du bloc 1 des ASBU.

3.2 Une autre façon d'atteindre les cibles de performance environnementale du Ciel unique européen (SES) consiste à confier au gestionnaire de réseau la tâche de faire le lien entre les parties prenantes de l'exploitation dans l'optique d'optimiser le système de l'aviation européenne. L'initiative pour l'efficacité des vols, lancée en 2013, permet aux exploitants d'être informés des routes les plus efficaces, chaque jour d'exploitation. Les contraintes liées au bruit et aux émissions ont toutefois pour effet de restreindre les possibilités d'emprunter ces routes à proximité des aéroports. Tandis que les indicateurs de performance environnementale du SES sont axés sur l'efficacité des vols en termes de la consommation de carburant, des indicateurs supplémentaires incluant le bruit et les émissions sont actuellement pris en considération pour la période de référence 3 (2020-2025).

4. BRUITS AUX AÉROPORTS

4.1 La législation européenne relative à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports dans le cadre de l'« approche équilibrée » a été mise à jour pendant l'année 2014⁷. Cette mise à jour prévoit la collecte d'informations sur la performance acoustique, qui amélioreront la qualité des données sur les sources du bruit des aéronefs et les caractéristiques

⁷ Règlement (UE) n° 598/2014, entré en vigueur le 13 juin 2016.

acoustiques de chaque aéronef. La réduction du bruit des aéronefs à la source est une mesure importante qui s'inscrit dans l'approche équilibrée, et les examens futurs des niveaux de rigueur des normes acoustiques devraient demeurer une priorité clé. En l'absence d'efforts continus, les répercussions sur l'environnement local pourraient constituer des obstacles importants à l'expansion future du trafic aérien.

5. CARBURANTS ALTERNATIFS DURABLES

5.1 Tandis que l'utilisation de carburants alternatifs durables dans le secteur aéronautique en est encore à ses débuts, on présume que certains de ces carburants pourraient jouer un rôle important dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre produits par l'aviation dans les décennies à venir. Les travaux futurs devraient chercher à déterminer les méthodes les plus efficaces et les plus durables.

5.2 Des travaux d'analyse substantiels ont récemment été entrepris par le CAEP sur la possibilité d'utiliser les carburants alternatifs pour atteindre les cibles de réduction des émissions de CO₂. Les analyses du CAEP sur les tendances environnementales concluent toutefois que les données sont insuffisantes pour prédire leur disponibilité avec certitude, et que l'offre de carburants alternatifs durables est loin d'être suffisante pour permettre une croissance à bilan carbone neutre en 2021 ou peu après. Les résultats des scénarios à plus long terme (2050) demeurent non concluants et incertains. En outre, la contribution des carburants alternatifs à la réduction des gaz à effet de serre dépendra grandement de leur bilan carbone. Il faudrait donc poursuivre les travaux sur les critères de durabilité à l'échelle mondiale pour s'assurer qu'ils présentent des avantages pour le climat et que leur disponibilité reste prévisible par les marchés. S'assurer que les carburants alternatifs sont durables, et en faire une réalité du point de vue de l'exploitation constituent des défis majeurs. Faute de réponses politiques concrètes, il demeure, à ce stade, fort improbable que les carburants alternatifs durables jouent un rôle important dans un avenir rapproché. L'Europe soutient les travaux menés par l'AFTF au sein du CAEP et encourage les États à mettre en place des mécanismes incitatifs pour accroître la disponibilité des carburants alternatifs durables de façon à s'assurer de pouvoir disposer de volumes suffisants à moyen-long terme.

6. RAPPORT ENVIRONNEMENT DE L'AVIATION EUROPÉENNE

6.1 Une coordination efficace s'impose pour soutenir une approche globale de la protection de l'environnement en aviation. Le Rapport Environnement de l'aviation européenne (consultable à l'adresse www.easa.europa.eu/eaer) a été produit en appui à cet objectif en faisant le suivi et en rendant compte de la performance de l'aviation européenne relative à l'environnement de façon objective, cohérente et claire.

7. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

7.1 L'Europe accueille favorablement les efforts de l'OACI visant à renforcer les capacités en matière de protection de l'environnement dans les pays en développement. Depuis 2013, et jusqu'en 2017, la Commission européenne finance le projet « Renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale », qui vise à aider des pays moins développés à faire face au problème des émissions de l'aviation internationale. Ce projet de 6,5 millions d'euros, que l'OACI met en œuvre dans quatorze États d'Afrique et des Caraïbes, a pour but de renforcer leurs moyens de mesurer, de gérer et de réduire les émissions de leur aviation. Il aide ces pays à répondre aux demandes de l'Assemblée de l'OACI de 2010, c'est-à-dire à mettre au point

des plans d'action pour réduire les émissions de CO₂ de leur aviation en recueillant des inventaires d'émissions et en expérimentant de nouvelles manières de réduire la consommation de carburant. L'Europe réaffirme son attachement au renforcement des moyens de protection de l'environnement à l'échelle internationale, et invite les autres à apporter aussi leur concours.

8. **IMPORTANCE DES TRAVAUX DU CAEP**

8.1 L'Europe accueille avec satisfaction les réalisations du CAEP, tout particulièrement les ententes et les recommandations significatives de la réunion CAEP/10 de février 2016, qui a rehaussé le niveau de transparence des décisions liées aux SARP de l'Annexe 16. Le rapport de CAEP/10 permet de mieux comprendre le processus de décision, et il améliore, au sein des États contractants de l'OACI, l'efficacité des processus d'établissement des réglementations visant à intégrer dans leurs cadres législatifs nationaux les changements apportés aux SARP.

8.2 L'Europe comprend parfaitement la nécessité de protéger certaines informations sensibles du CAEP pour éviter leur propagation au grand public. La réussite des travaux du CAEP sera toutefois tributaire de la facilité avec laquelle les experts pourront procéder à des échanges d'information, qui doivent être aussi libres, inclusifs et transparents que possible, tout en assurant un niveau adéquat de protection des données. L'Europe reste ouverte à la perspective de développer plus avant les règles et procédures respectives afin d'assurer l'efficacité des méthodes de travail.