



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16: Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale

AMÉLIORER LA TRANSPARENCE DU PROCESSUS D'ÉTABLISSEMENT DE NORMES CAEP POUR LA « DOUBLE RIGUEUR »

(Note présentée par la Chine et les 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC))

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les auteurs de la présente note de travail reconnaissent les progrès réalisés pendant le cycle CAEP/12 et accueillent favorablement le processus de « double rigueur » visant à tenir compte de l'interdépendance entre les normes de certification environnementale. Les auteurs croient également qu'il est essentiel que le CAEP maintienne et tienne à jour l'analyse fondée sur les données dans le processus d'établissement des normes. Cependant, pour améliorer la solidité des résultats en matière de tendances environnementales et d'analyse coût-avantages, la transparence des modèles et des bases de données utilisés doit être renforcée.

Les données disponibles provenant des autorités de certification compétentes doivent être utilisées comme première option pour contribuer à l'analyse de rigueur, plutôt que les données provenant de modèles et de bases de données. Dans l'intervalle, une analyse de faisabilité technique et de coût économique doit être réalisée. Ce processus entraînera des coûts techniques et financiers supplémentaires et les pays en développement doivent être appuyés de façon équilibrée lors de la prise de décision finale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) noter l'information présentée dans la note et saluer les efforts et les contributions du CAEP à l'amendement des normes de protection de l'environnement en aviation ;
- b) recommander au Conseil d'améliorer le processus d'établissement de normes du CAEP pour qu'il soit plus transparent, pragmatique et solide ;
- c) recommander au Conseil d'accorder, dans les travaux du CAEP, la priorité aux nouveaux types d'avions seulement pour l'analyse « double rigueur » des normes relatives aux émissions de CO₂ des aéronefs.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences</i>	S/O

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

<i>financières :</i>	
<i>Références :</i>	<i>Annexe 16 – Protection de l’environnement Doc 9501, Manuel technique sur l’environnement CAEP/12, Rapport à couverture jaune</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales sur l'environnement élaborées par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), le comité technique du Conseil, ont été adoptées par la majorité des États membres de l'OACI. En conséquence, les responsables de la réglementation de l'aviation civile ont mis à jour les réglementations nationales correspondantes en se fondant sur ces SARP.

1.2 À sa 12^e réunion en février 2022 (CAEP/12), le CAEP a formulé un ensemble de recommandations techniques essentielles, notamment des propositions d'amendement de l'Annexe 16, Volume I (Bruit des aéronefs), Volume II (Émissions des moteurs d'aviation), Volume III (Émissions de CO₂ des avions) et Volume IV (CORSIA), fournissant ainsi aux États membres de l'OACI des normes et pratiques recommandées à jour.

1.3 Au cours du cycle CAEP/13, le CAEP mènera un processus d'établissement de normes intégré, dans le respect de son mandat, en ce qui concerne les émissions de CO₂ et le bruit au décollage et à l'atterrissage (LTO) des avions subsoniques, aboutissant à des niveaux réglementaires plus rigoureux d'émissions de CO₂ et de bruit LTO.

2. ANALYSE

2.1 Le mandat du CAEP précise que « dans ses travaux, le Comité prendra en considération [...] l'efficacité et la fiabilité des programmes de certification, compte tenu de leur faisabilité technique et économique, ainsi que des avantages qu'ils présentent pour l'environnement ».

2.2 Le CAEP doit également prendre en considération l'interdépendance potentielle des mesures prises pour atténuer le bruit et les émissions des moteurs, ce qui donne lieu à l'essai d'une « analyse de double rigueur ». Ainsi, au cours du prochain cycle CAEP/13, le CAEP devra se doter de toutes les ressources disponibles pour modifier les normes sur les émissions de CO₂ et sur le bruit LTO conjointement. Pour les aéronefs supersoniques, le CAEP élaborera des SARP sur le bruit des avions de transport supersoniques (SST) pendant le cycle LTO en même temps que des spécifications pour la certification des émissions des moteurs. Il a aussi été proposé d'élaborer à l'avenir un processus intégré d'établissement de normes NO_x et nvPM pour les moteurs à turbine.

2.3 Pour appuyer son travail en matière d'établissement de normes, le CAEP s'est doté d'un processus d'analyse coût-avantages fondé sur les données pour étayer la prise de décision finale. L'emploi de modèles et de bases de données environnementales garantit la solidité et une large acceptabilité des normes finales. Ces modèles et bases de données ont également été utilisés pour analyser les tendances environnementales et pour établir la faisabilité d'objectifs ambitieux à long terme (LTAG) pour le climat.

2.4 Étant donné l'importance des bases de données et de la modélisation pour l'établissement des normes, la transparence de la modélisation et du processus de prise de décision doit être renforcée.

2.5 Une fois que les normes ont été élaborées, sur la base du mandat du CAEP, nous estimons que seules des données effectivement disponibles publiées par les autorités de certification compétentes en vue de la démonstration de la conformité doivent être utilisées comme première option pour contribuer à l'analyse de rigueur, plutôt que des données de type certification provenant d'autres sources. L'utilisation de données effectives pourrait accroître la solidité des normes finales de certification.

2.6 Les normes acoustiques les plus récentes pour les avions du Chapitre 14 ont été pleinement mises en œuvre jusqu'en 2020. Bien que les données de certification pertinentes indiquent que la rigueur pourrait être accrue de façon appropriée, le coût potentiel de la modernisation du parc aérien en exploitation découlant d'une éventuelle spécification rigoureuse, en particulier pour les pays en développement, doit être pris en considération dans la prise de décision finale.

2.7 Étant donné le libellé du paragraphe 4 de l'Appendice E de la Résolution A40-17 sur le bruit et la qualité de l'air : « *Demande* aussi instamment aux États de n'autoriser l'imposition d'aucune restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil », les auteurs de la présente note de travail réaffirment que l'essai d'« analyse de double rigueur » proposé au cours du cycle CAEP/13 doit prendre en compte le fait que toute restriction d'exploitation ne doit pas être imposée sur la base des niveaux de certification acoustique seulement et ne sera applicable qu'aux « nouveaux types » d'avions.

2.8 S'agissant des normes sur les émissions de CO₂ des avions, depuis la mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2020, un seul modèle d'avion a obtenu sa certification pour les émissions de CO₂, ce qui n'est pas considéré comme suffisant pour étayer un processus d'établissement de normes complet. Par conséquent, bien que l'« analyse double rigueur » soit une tentative importante pour prendre en compte l'interdépendance des normes, il est proposé de ne pas mettre à jour les spécifications réglementaires existantes en matière de certification pour les émissions de CO₂. Ce faisant, on permettrait également aux autorités nationales de l'aviation civile d'acquérir suffisamment d'expérience pour une mise à jour éventuelle.

2.9 On sait que l'industrie de l'aviation internationale fait l'objet de pressions importantes pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale malgré la pandémie de COVID-19. Cela ne devrait cependant pas être une raison suffisante pour actualiser les normes sur les émissions de CO₂ des avions de façon précipitée. Dans l'intervalle, il est nécessaire de réaliser une analyse de la faisabilité technique et des coûts économiques. Une telle mise à jour entraînera des coûts techniques et financiers supplémentaires et il est indispensable d'appuyer les États en développement de façon équilibrée dans la prise de décision finale.

3. CONCLUSION

3.1 L'Assemblée est invitée à :

a) noter l'information présentée dans la note et saluer les efforts et les contributions du CAEP à l'amendement des normes de protection de l'environnement en aviation ;

b) recommander au Conseil d'améliorer le processus d'établissement de normes du CAEP pour qu'il soit plus transparent, pragmatique et solide ;

c) recommander au Conseil d'accorder, dans les travaux du CAEP, la priorité aux nouveaux types d'avions seulement pour l'analyse « double rigueur » des normes relatives aux émissions de CO₂ des aéronefs.