



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/146<sup>1</sup>  
EX/61  
16/9/04

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 15 : Protection de l'environnement

#### CONTRIBUTION DE LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

(Document présenté par les 41 États contractants<sup>2</sup>, membres de la  
Conférence européenne de l'aviation civile)

#### SOMMAIRE

L'ATM peut améliorer considérablement les performances en matière d'environnement, sans pour autant compromettre la sécurité.

La démonstration la plus récente des possibilités qui s'offrent à l'ATM pour réduire l'incidence de l'aviation sur l'environnement est l'entrée en vigueur du minimum réduit de séparation verticale (RVSM) dans 41 États (la CEAC et la zone de transition associée), qui a eu pour effet d'abaisser d'environ 5 % la consommation de carburant et les émissions polluantes dans la haute atmosphère.

Le présent document décrit un certain nombre d'activités environnementales en cours de développement au niveau paneuropéen et dont l'applicabilité à l'échelle mondiale mérite d'être envisagée.

Le présent document a été élaboré et coordonné par EUROCONTROL.

Les mesures à prendre par l'Assemblée figurent au paragraphe 4.

<sup>1</sup> Les versions anglaise, espagnole, française et russe sont fournies par la CEAC.

<sup>2</sup> Albanie, Allemagne\*, Arménie, Autriche\*, Azerbaïdjan, Belgique\*, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre\*, Croatie, Danemark\*, Espagne\*, Estonie\*, Finlande\*, France\*, Grèce\*, Hongrie\*, Irlande\*, Islande, Italie\*, ancienne République yougoslave de Macédoine, Lettonie\*, Lituanie\*, Luxembourg\*, Malte\*, Moldavie, Monaco, Norvège, Pays-Bas\*, Pologne\*, Portugal\*, République tchèque\*, Roumanie, Royaume-Uni\*, Serbie-Monténégro, Slovaquie\*, Slovénie\*, Suède\*, Suisse, Turquie et Ukraine.

Les États membres de l'Union européenne sont signalés par un astérisque dans la liste ci-dessus.

(5 pages)

G:\A.35\A.35.wp.146.fr\A.35.wp.146.fr.doc

## 1. INTRODUCTION

1.1 À sa 32e Assemblée, l'OACI a reconnu que l'ATM pourrait contribuer à réduire l'incidence du transport aérien sur l'environnement et a lancé des initiatives par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour tenter de quantifier les avantages que pourraient apporter les CNS/ATM au niveau de l'environnement (Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, A32/8).

1.2 À la 34e Assemblée de l'OACI, EUROCONTROL a, pour la première fois, recensé plusieurs domaines dans lesquels l'ATM pourrait contribuer à réduire l'incidence de l'aviation sur l'environnement (A33-WP/58). De plus, dans son Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement (A33/7), l'OACI a appelé l'attention sur le rôle plus large que l'ATM pourrait jouer en réduisant l'impact du trafic aérien sur les changements climatiques et les nuisances sonores aux aéroports et alentour.

1.3 La démonstration la plus récente des possibilités qui s'offrent à l'ATM pour réduire l'incidence de l'aviation sur l'environnement est l'entrée en vigueur, le 24 janvier 2002, du minimum réduit de séparation verticale (RVSM) dans 41 États (la CEAC plus la zone de transition associée), qui a eu pour effet d'abaisser d'environ 5 % la consommation de carburant et les émissions polluantes dans la haute atmosphère. Les six niveaux de vol supplémentaires ouverts au trafic par l'application du RVSM permettent une répartition du trafic aérien plus sûre et plus efficace.

1.4 La mise en œuvre du RVSM dans d'autres régions du monde pourrait être l'occasion de réaliser une analyse globale de l'incidence environnementale d'une telle mesure.

## 2. EXEMPLES D'ACTIVITÉS PANEUROPÉENNES

### 2.1 Rappel des initiatives lancées

2.1.1 Les activités environnementales menées ces dernières années par EUROCONTROL ont été centrées sur l'appui à la définition d'une politique internationale et à la mise en place des capacités connexes de recherche et développement. À cet égard, EUROCONTROL s'est tout particulièrement attachée à : élaborer des mesures propres à réduire l'incidence environnementale et sociale de l'aviation aux aéroports et alentour; développer des outils et des méthodologies pour modéliser la consommation de carburant et les émissions polluantes selon les profils de vol, la qualité de l'air aux aéroports et les traînées de condensation des avions; affiner ses bases de données sur la consommation de carburant afin d'améliorer le suivi des performances environnementales de l'aviation.

### 2.2 Coopération internationale

2.2.1 L'OACI — et plus particulièrement le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) — est un partenaire essentiel d'EUROCONTROL. La contribution d'EUROCONTROL aux travaux du CAEP comprend la mise au point, en coopération avec la FAA des États-Unis, d'un modèle capable d'estimer les émissions et la consommation de carburant à l'échelle mondiale, l'évaluation des incidences des diverses améliorations CNS/ATM, une contribution à la récente Circulaire 303 de l'OACI sur les occasions opérationnelles de réduction de la consommation de carburant et des émissions et, enfin, un appui aux initiatives en matière de mesures fondées sur le marché.

2.2.2 EUROCONTROL travaille actuellement avec la CEAC à la mise à jour d'une étude relative aux enjeux de la croissance du trafic aérien européen et contribue également aux activités environnementales de la CEAC portant, d'une manière plus large, sur le bruit, les émissions et les aspects économiques.

2.2.3 De plus, EUROCONTROL œuvre, en coopération étroite avec les Directions générales compétentes de la Commission européenne et l'Agence européenne pour l'environnement, à l'appui du Programme européen sur les changements climatiques; il va de soi qu'elle tiendra compte de la stratégie de développement durable adoptée au Conseil européen de Göteborg.

### 2.3 **Mesures opérationnelles permettant de réduire l'incidence environnementale et sociale aux aéroports et alentour**

2.3.1 Au titre des principales mesures d'amélioration à mettre en œuvre au niveau paneuropéen à partir de 2005, citons l'application à plus grande échelle de l'approche en descente continue (CDA), qui a pour effet immédiat de réduire le niveau sonore perçu au sol. Cependant, comme le reconnaît la Circulaire 303 de l'OACI, ce mode d'approche offre en outre l'avantage de réduire la consommation de carburant et les émissions polluantes.

2.3.2 Actuellement, l'objectif est d'améliorer l'applicabilité de l'approche CDA en mode P-RNAV, tout en favorisant l'instauration parallèle de procédures CDA tactiques, sans doute plus faciles à maintenir pendant les périodes de pointe. En raison du meilleur rendement des profils de vol, le bruit, la consommation de carburant et les émissions polluantes devraient diminuer, contribuant ainsi à la protection de l'environnement et à la préservation de la capacité aéroportuaire future.

2.3.3 Pour réussir, l'instauration de procédures CDA est tributaire d'une coopération étroite entre l'exploitant aéroportuaire, l'ATC local et les principales compagnies aériennes. À cette fin, il est suggéré que ces partenaires créent des forums de gestion concertée de l'environnement (CEM), afin d'offrir un moyen par lequel toutes les parties concernées pourraient s'acquitter de leur responsabilité collective concernant la réduction de l'incidence sur l'environnement des opérations de trafic aérien aux aéroports.

### 2.4 **Réduire l'incidence de l'aviation sur le climat**

2.4.1 EUROCONTROL et l'Agence spatiale européenne (ESA), dans le cadre de leur Accord de coopération, ont commandité une étude portant sur la détection des cirrus formés par les traînées de condensation, l'évaluation du forçage radiatif connexe et la validation d'un modèle de prévision des traînées de condensation. Cette étude devrait permettre une meilleure compréhension scientifique du phénomène de traînée de condensation/cirrus qui, en raison de son incidence potentielle sur les opérations aériennes, revêt un intérêt particulier pour l'ATM.

2.4.2 Eu égard aux conclusions du Rapport spécial sur l'aviation et l'atmosphère globale du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), EUROCONTROL considère qu'il est prudent d'étudier de tels scénarios dans le cadre de l'engagement qu'elle a pris d'intégrer l'amélioration environnementale dans sa planification stratégique à long terme.

2.4.3 À court terme, les partenaires ATM paneuropéens s'attachent à finaliser la planification détaillée d'un vaste programme d'amélioration de l'espace aérien qui déboucherait sur une exploitation beaucoup plus dynamique du réseau ATM paneuropéen, et devrait donc accroître sensiblement le rendement des vols.

## 2.5 **Suivi des performances environnementales**

2.5.1 La CEAC a récemment entériné une méthodologie de calcul des émissions reposant sur les données de mouvement du trafic aérien. Les agences environnementales de plusieurs États membres de la CEAC coopèrent aujourd'hui étroitement avec leurs prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) nationaux respectifs, afin que cette méthodologie puisse être appliquée à la publication d'un inventaire. En effet, les données de mouvement du trafic aérien peuvent permettre d'affiner les estimations de la consommation de carburant des aéronefs et les émissions qui y sont associées dans le cadre de l'établissement d'inventaires nationaux des émissions de gaz à effet de serre, qui doivent être transmis à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (UNFCCC).

2.5.2 EUROCONTROL envisage d'exploiter un nouveau service stratégique au profit de ses partenaires avant la fin 2005, qui serait capable d'estimer la consommation de carburant et les émissions polluantes des aéronefs. Il servira à communiquer régulièrement les performances environnementales de l'ensemble du réseau ATM paneuropéen, à évaluer le rendement des vols et à déterminer les tendances historiques sur la base des données de mouvement de trafic archivées depuis 1997. Ce nouveau service devrait donc servir de fondement pour la fixation de cibles environnementales de haut niveau par rapport auxquelles les performances pourraient être évaluées, ainsi que pour la validation de plusieurs occasions opérationnelles de minimiser la consommation de carburant des aéronefs et les émissions polluantes, comme le prescrit la Circulaire 303 de l'OACI.

2.5.3 Le Mémoire de coopération récemment signé entre EUROCONTROL et la Commission européenne porte notamment sur l'échange de statistiques en matière de trafic aérien et d'environnement. Un groupe de travail conjoint a été chargé de définir la meilleure manière d'exploiter ces informations au profit des deux parties et de leurs partenaires.

## 3. **CONCLUSION**

3.1 L'ATM joue un rôle de plus en plus déterminant dans la protection environnementale de l'aviation. Le présent document a passé en revue un ensemble croissant de travaux visant à la mise en place de programmes et de services propres à réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement et à en assurer le suivi. Ces activités pourraient bénéficier d'une visibilité accrue au niveau mondial et pourraient également être utilisées, dans les débats relatifs à une politique mondiale, comme des exemples d'améliorations que de nombreux États et régions seraient susceptibles de mettre en œuvre relativement rapidement. Si elles étaient reconnues par l'Assemblée et intégrées ensuite dans les modalités de travail de l'OACI, ces activités renforceraient considérablement le rôle que l'ATM doit exercer dans la protection de l'environnement.

## 4. **MESURES À PRENDRE PAR L'ASSEMBLÉE**

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des travaux menés sur le rôle de l'ATM en matière de protection environnementale et accueillir favorablement le soutien renforcé d'EUROCONTROL à l'OACI au sujet des questions environnementales utiles;

- b) réaffirmer que l'ATM a un rôle important à jouer pour réduire l'incidence du transport aérien sur l'environnement, et inciter les organes concernés de l'OACI à prendre en compte dans leurs travaux la contribution de l'ATM;
- c) inviter l'OACI à encourager les États à intégrer, dans leurs programmes de mise en œuvre du RVSM, une analyse d'incidence environnementale.

— FIN —