



OACI COMMUNIQUÉS

PUBLICATION IMMÉDIATE

PIO 1/01

LES EXPERTS DE L'AVIATION ET DE L'ENVIRONNEMENT RECOMMANDENT DES NORMES ET DES PROCÉDURES PLUS STRICTES EN MATIÈRE DE BRUIT ET D'ÉMISSIONS

MONTREAL, 17 janvier 2001 — Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a mis au point un ensemble de recommandations en vue de réduire les incidences du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs sur l'environnement. Ces recommandations seront soumises au Conseil de l'OACI pour examen et suite à donner.

«Les conclusions et recommandations du CAEP aideront beaucoup le Conseil à formuler de nouvelles politiques et à adopter de nouvelles normes dans le but de réduire le bruit des aéronefs, ainsi qu'à établir des procédures visant à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile. À leur tour, ces instruments aideront les États contractants et l'industrie du transport aérien à assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement», a dit M. Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI.

Au sujet du bruit des aéronefs, le CAEP a préconisé une démarche équilibrée pour atténuer le bruit, démarche qui comporte quatre éléments complémentaires mais distincts: la réduction du bruit à la source, l'amélioration de la planification et du contrôle de l'utilisation des terrains, un recours plus systématique aux procédures d'exploitation à moindre bruit et des restrictions d'exploitation.

Les recommandations précises du CAEP dans ces quatre domaines concernent notamment:

- une nouvelle norme acoustique inférieure de 10 décibels aux normes actuelles du Chapitre 3 de l'Annexe 16 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* pour les avions de conception nouvelle, norme qui prendra effet le 1^{er} janvier 2006;
- des procédures pour la recertification des aéronefs actuels qui sont conformes à la nouvelle norme;
- des normes acoustiques plus contraignantes pour les hélicoptères;
- la publication d'éléments d'orientation sur la planification de l'utilisation des terrains;
- une proposition relative à de nouvelles procédures de décollage à moindre bruit.

Le CAEP a aussi examiné la question de restrictions à l'exploitation d'aéronefs du Chapitre 3, mais il n'est pas parvenu à une conclusion définitive à ce sujet.

En ce qui a trait aux émissions des moteurs d'aviation, le CAEP a recommandé:

- de poursuivre l'élaboration des éléments nécessaires à un programme d'échange des droits d'émissions pour l'aviation internationale, en tenant compte du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC), qui reconnaît que l'OACI est l'instrument mondial par lequel les pays développés doivent chercher à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par l'aviation internationale;
- de poursuivre les travaux sur des mécanismes volontaires et sur l'utilisation possible de redevances pour lutter contre le problème des émissions;
- d'inclure dans le Plan mondial de navigation aérienne une méthode pour l'analyse des avantages environnementaux qu'apportera la mise en œuvre des systèmes de communications, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM). Il s'agit d'une méthode fondée sur un modèle utilisé aux États-Unis et en Europe qui a démontré une économie générale de carburant, et une réduction connexe des émissions de CO₂, de quelque 5 %;
- de publier une circulaire de l'OACI sur les possibilités opérationnelles de réduire au minimum la consommation de carburant et de diminuer les émissions, qui décrira les meilleures pratiques de l'industrie pour réduire la consommation de carburant.

Le CAEP a aussi adopté un programme d'action sur les émissions, qui servira de plan de route au cours des 5 à 10 années à venir.

Le CAEP est composé d'experts provenant de 18 États contractants de l'OACI, des principaux secteurs de l'aéronautique, notamment les aéroports, les compagnies aériennes et les constructeurs, ainsi que d'organismes de protection de l'environnement. La cinquième réunion du CAEP, qui a eu lieu au siège de l'OACI du 8 au 17 janvier, a été sa réunion la plus représentative, grâce à la participation de quelque 200 délégués. La quatrième réunion du CAEP avait eu lieu en 1998.

C'est dès 1968 que l'OACI a commencé des travaux sur les questions environnementales que pose l'aviation, ce qui l'a conduite à adopter un certain nombre de normes et de pratiques recommandées (SARP) sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation.

L'OACI a été créée en 1944 pour promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile dans le monde. Institution spécialisée des Nations Unies, elle établit les normes et règles internationales nécessaires à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité du transport aérien, et elle est l'instrument de la coopération entre ses 185 États contractants dans tous les domaines de l'aviation civile.