



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement

RECOMMANDATION VISANT À LIMITER LA CONTRIBUTION CROISSANTE DES ÉMISSIONS DES MOTEURS D'AÉRONEFS À LA POLLUTION DE L'AIR LOCAL

(Note présentée par 41² États contractants, membres de
la Conférence européenne de l'aviation civile)

SOMMAIRE

Cette note appelle l'attention sur la nouvelle augmentation des émissions des moteurs d'aéronefs induites par le retour de la croissance du trafic et sur les effets gravement préjudiciables que subira le secteur de l'aviation à travers le monde si la question de la qualité de l'air aux aéroports et au voisinage de ceux-ci n'est pas dûment traitée.

Décision de l'Assemblée : L'Assemblée est invitée à refléter dans son exposé récapitulatif sur la protection de l'environnement (A35-WP/77) les recommandations présentées dans le paragraphe 11.

INTRODUCTION

1. En dépit des normes existantes de l'OACI, les émissions d'oxydes d'azote et d'oxydes de carbone, d'hydrocarbures et de particules de matière produites par les aéronefs, au niveau ou à proximité du sol, augmentent de nouveau avec le retour de la croissance du trafic. L'Organisation Mondiale de la

¹ Les versions anglaise et française sont fournies par la CEAC.

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

* Les États Membres de l'Union européenne sont indiqués par un astérisque dans la liste ci-dessus.

Santé (OMS) décrit clairement quelques-uns des effets néfastes de ces polluants sur la santé humaine¹. Les États membres de la CEAC sont d'avis qu'il faudrait être plus attentif à ces lignes directrices et aux incidences d'une demande accrue d'amélioration de la qualité de l'air.

2. Les États membres de la CEAC reconnaissent le travail de fond qui a été fait par l'OACI dans le but d'établir et de mettre à jour des normes sur les émissions de moteurs et de recommander des mesures opérationnelles pour limiter la pollution. Mais ils considèrent que des actions supplémentaires s'imposent pour traiter cette question et pour réduire toute opposition à la croissance du trafic.

3. Dans les conurbations, les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) produites par les aéronefs à l'intérieur de la couche limite (atmosphérique) qui contribue à la pollution de l'air local, sont généralement responsables de moins de 10% des émissions NO_x urbaines. Cependant, les activités aéroportuaires dans leur ensemble deviennent la principale source de cette pollution après les transports routiers. Les émissions de NO_x augmentent les concentrations de dioxyde d'azote, d'ozone et de particules de matière (p.ex. aérosols). Pour certaines communautés limitrophes des aéroports, les activités aéroportuaires constituent déjà la source dominante de dioxyde d'azote. Ceci peut entraver la croissance et le développement des aéroports.

4. Selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), en 1999, 15% de la population urbaine en Europe était exposée à des concentrations de dioxydes d'azote supérieures à la valeur limite à court terme fixée par l'UE pour la protection de la santé humaine. Selon les informations rapportées au Comité OACI de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), il existe des situations semblables dans d'autres régions du monde. Des parties importantes de la population sont également exposées à des concentrations de pointes et médianes d'ozones qui sont supérieures aux valeurs des seuils. Il est prévu que dans les grandes agglomérations les seuils d'ozone et de dioxyde d'azote seront dépassés après 2010 malgré les réductions importantes d'émissions provenant des transports routiers et d'autres sources.

5. Les augmentations successives de la rigueur de la norme OACI limitant les émissions NO_x (-20% en 1996, -16% en 2004 et, si la proposition du CAEP est adoptée -12% en 2008) ne suffisent pas à réduire la masse de polluant émis par passager. La norme se rapporte au taux de pression du moteur et celui-ci ne cesse d'augmenter² afin de réduire la consommation de carburant, ce qui explique pourquoi les émissions NO_x par passager n'ont pas diminué. Avec le retour de la croissance du trafic aérien, la contribution de l'aviation aux émissions NO_x va augmenter de nouveau en termes absolus et relatifs.

6. Une autre préoccupation sérieuse concernant la qualité de l'air local est liée aux particules de matière. Selon l'AEE, entre 20 et 40% de la population urbaine d'Europe est exposée à des niveaux de particules fines supérieurs aux valeurs limites fixées pour la protection de la santé humaine. La contribution de l'aviation à cette pollution, bien que petite, s'accroît de nouveau.

IMPÉRATIFS DE POLITIQUES À L'AVENIR

7. Comme le rappelle la Circulaire 303 AN/76 de l'OACI sur les *Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions*, le CAEP a travaillé sur trois approches complémentaires concernant le traitement de la question des émissions

¹ Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé sur la qualité de l'air (2000).

² L'augmentation moyenne du taux de pression du moteur était supérieure à 50% au cours de 20 dernières années.

locales de l'aviation, notamment les innovations technologiques et les normes de certification, les mesures relatives à l'exploitation – liées aux installations et équipements des aéroports, au transport au sol et aux opérations des aéronefs – et l'emploi éventuel de mesures fondées sur le marché. Il convient de tenir compte du coût-efficacité de chaque approche ainsi que des risques de distorsion de la concurrence.

8. Toutefois, il semble qu'il soit nécessaire, dans tous les cas, de renforcer la rigueur des normes de certification liées à la qualité de l'air, en particulier pour les NO_x, en tenant compte des corrélations qui existent entre les performances liées à chaque type d'émissions (dioxyde de carbone notamment) et au bruit. La rigueur des normes des émissions reste le meilleur moyen de promouvoir l'innovation technologique. L'industrie doit également faire tout ce qui est en son pouvoir pour parvenir aux objectifs de la recherche à long terme, annoncés en Europe et en Amérique du Nord, et pour développer et mettre en place, le plus tôt possible, une technologie qui prenne en compte, en conséquence, les progrès réalisés.

9. Il est souhaitable de réduire au minimum les émissions NO_x à toutes les altitudes, non seulement en dessous de 3000 ft, afin de limiter l'impact de l'aviation sur les concentrations régionales en ozone et sur le changement climatique. C'est pour cette raison que le régime de certification existant devrait être complété afin qu'il englobe toutes les phases de vol, en tenant compte des performances de l'ensemble de l'aéronef.

10. Le régime de certification existant lié aux émissions de fumée n'était pas conçu pour représenter la performance des moteurs concernant les émissions de particules fines. Les valeurs limites pour les concentrations de particules fines sont fixées maintenant dans de nombreux pays sur la base des recommandations de l'OMS pour la protection de la santé humaine. Comme le CAEP le recommande, une adaptation appropriée de la certification OACI devrait être étudiée en vue de traiter cette question.

DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE

11. Les États membres de la CEAC invitent la 35^e Session de l'Assemblée de l'OACI à :
- a) refléter dans sa résolution sur la protection de l'environnement (A35-WP/77) de la nécessité d'entreprendre de nouvelles actions pour protéger la qualité de l'air étant donné que les contributions des moteurs d'aéronefs aux pollutions aux dioxydes d'azote et à l'ozone recommencent à augmenter avec le retour de la croissance du trafic, en termes absolus et relatifs;
 - b) saluer la proposition faite par le CAEP pour une nouvelle norme sur les émissions NO_x (-12% en 2008);
 - c) demander au Conseil de :
 - i) veiller à ce que le CAEP procède à un nouvel examen de la norme NO_x d'ici à 2010;
 - ii) veiller à ce que les travaux du CAEP visant à étendre le régime de certification existant pour les émissions NO_x afin qu'il englobe toutes les phases de vol et tienne compte de la performance de l'ensemble de l'aéronef soient terminés d'ici à CAEP/7;

- iii) étudier la caractérisation appropriée des particules de matière émises par les moteurs d'aéronefs, comme proposé par le CAEP, dans la perspective d'évaluer la norme OACI existante pour les émissions de fumée à la lumière des dernières recommandations faites par l'OMS, qui a relevé que les concentrations de particules fines constituent un danger pour la santé.