



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

LES AÉROPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Répondre aux questions liées à l'environnement est fondamental pour que les aéroports puissent maintenir les niveaux actuels d'opération et répondre à la demande croissante de transport aérien.

ACI et ses aéroports membres considèrent le bruit comme la question environnementale la plus importante, le document d'orientation de l'OACI sur l'approche équilibrée (Doc 9829) demeurant le document de base pour la gérer. La réduction du bruit à la source n'est réalisable qu'à l'aide du programme de certification acoustique de l'OACI et ACI invite instamment l'OACI à s'assurer de l'actualisation permanente des normes par un examen régulier de la rigueur des règlements en matière de bruit de l'Annexe 16, Volume I.

La qualité de l'air au niveau local est également une question fondamentale dans de nombreux aéroports, qui influence le processus d'approbation de l'extension des infrastructures. Les aéroports continuent de traiter les sources d'émissions dans le cadre de leur contrôle direct au moyen de programmes d'atténuation, bien que les normes d'émissions des aéronefs soient du domaine de l'OACI. ACI invite instamment l'OACI à s'assurer que les règlements de son Annexe 16, Volume II, font l'objet d'un examen régulier de manière à refléter la pointe de la technologie.

Dans certaines régions, la contribution de l'aviation aux émissions affectant le changement climatique est devenue un aspect qui compromet désormais la planification des infrastructures. ACI veille à ce que ses aéroports membres traitent des sources d'émissions et de l'utilisation de l'énergie relevant de leur contrôle, et compte sur le leadership de l'OACI pour mettre au point des mesures au niveau mondial.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à approuver la mesure que les normes rigoureuses de certification acoustique et d'émissions de l'OACI soient examinées, à chaque deuxième cycle CAEP, c'est-à-dire tous les 6 ans ;
- à approuver la disposition que les nouvelles normes de certification acoustique requièrent des améliorations minimales sur chacun des trois points de certification acoustique (axe d'approche, axe de départ et ligne latérale de départ) ainsi qu'un total cumulé des trois ;
- à élaborer une carte routière dédiée aux émissions de l'aviation qui contribuent au changement climatique.

Objectifs

stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif Stratégique C — *Protection de l'environnement*

<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9829, <i>Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs</i> CAEP/7 WP/18 (Évaluation des objectifs) CAEP/7 IP/16 (Position de l'ACI sur le changement climatique)

1. INTRODUCTION

1.1 Les questions liées à l'environnement de l'aviation demeurent un problème fondamental pour la capacité des aéroports à satisfaire à la demande actuelle et future de transport aérien. Le bruit a une incidence certaine sur les communautés locales et constitue la question environnementale la plus susceptible de mobiliser les riverains contre les opérations existantes et l'extension future de l'infrastructure ou de la capacité. La qualité de l'air au niveau local et les contributions des sources d'émission des aéroports et des aéronefs font l'objet de l'attention croissante des organismes de réglementation, affectant ainsi les plans d'extension. Au cours des 12 derniers mois, certaines régions ont entamé des discussions sur l'importance des gaz à effet de serre (GHG) et du changement climatique. La pression du public et des médias se fait de plus en plus forte pour freiner les émissions de l'aviation, parfois identifiées comme l'élément croissant principal du volume de GHG.

1.2 Les aéroports traitent en permanence ce type de problèmes ainsi que d'autres problèmes environnementaux. Le rôle de ACI consiste à proposer des politiques et lignes directrices sur les meilleures pratiques permettant à tous les aéroports membres d'avoir accès aux meilleures informations et de partager leurs connaissances et leur expérience. L'autre rôle important de ACI consiste à représenter les intérêts des aéroports auprès de l'OACI, à s'assurer que les informations fournies par les aéroports sont accessibles à l'OACI et au CAEP, et que les résultats obtenus de l'OACI apportent les meilleurs avantages possibles pour les aéroports et l'industrie aéronautique.

2. BRUIT

2.1 Importance de la question

2.1.1 Le bruit demeure la cause unique la plus significative des objections à l'exploitation et à l'extension des aéroports dans les pays développés ainsi que dans les pays en développement, et la pression du public à l'encontre des opérations existantes et du développement de nouvelles infrastructures pourrait avoir une influence négative sur la croissance future de l'industrie aéronautique.

2.1.2 L'OACI a l'objectif déclaré de "limiter ou réduire le nombre de personnes touchées par un niveau de bruit significatif des aéronefs". Toutefois, comme indiqué dans le travail préliminaire sur l'évaluation des objectifs (CAEP/7 WP18), la croissance prévue de l'aviation entraînera un accroissement du nombre de personnes touchées par un bruit des aéronefs aussi significatif. Cette situation entraînera très vraisemblablement une opposition accrue des communautés à la croissance future des aéroports.

2.2 Approche équilibrée de la gestion du bruit au voisinage des aéroports

2.2.1 ACI soutient la version actualisée de l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs approuvée par la réunion du CAEP/7, y compris son extension visant à intégrer "l'aspect humain".

2.2.2 ACI considère que l'approche équilibrée devrait être appliquée en insistant à part égale sur ses quatre éléments – réduction du bruit à la source, planification de l'utilisation des terrains, procédures d'atténuation du bruit et restrictions opérationnelles. Du fait que les conditions locales doivent être prises en compte, l'application continuera à se faire aéroport par aéroport, comme indiqué dans le document.

2.3 Réduction du bruit des aéronefs à la source

2.3.1 Cet élément de l'approche équilibrée se réfère spécifiquement à la réduction du bruit "par l'adoption et l'application des normes de certification acoustique (de l'OACI) ... spécifiées dans l'Annexe 16" et ne relève pas du contrôle de chaque aéroport. Il s'agit du seul élément garantissant l'amélioration du climat acoustique des aéroports. Cette approche doit revêtir un caractère mondial, du fait que ni les aéroports ni les États ne peuvent individuellement contrôler les critères de conception des aéronefs, qui sont définis par l'OACI.

2.3.2 La rigueur acoustique du Chapitre 4 a été approuvée au CAEP/5 en 2001 et a été mise en application en 2006. Bien qu'elle s'applique aux seuls aéronefs certifiés après 2006, la quasi-totalité des aéronefs produits en 2001 était déjà conforme à la nouvelle norme. Par conséquent, la norme du Chapitre 4 n'apportera pas une amélioration du milieu acoustique au voisinage des aéroports.

2.3.3 En outre, la rigueur décrite au Chapitre 4 est définie comme un niveau acoustique cumulé de 10 dB inférieur aux normes du Chapitre 3. Elle ne comporte aucune exigence d'une amélioration minimale à chacun des 3 points de référence de mesure du bruit. Étant donné que le bruit des aéronefs affecte les communautés avoisinant les aéroports, ainsi que celles voisines des voies d'approche et de départ, le Chapitre 4 ne garantit aucune amélioration de tous les points de référence de mesure du bruit, et de ce fait ne garantit pas l'objectif de l'OACI de limiter ou réduire le nombre de personnes affectées par le bruit.

2.3.4 En conséquence, ACI invite instamment l'OACI à adopter une nouvelle approche de certification acoustique reconnaissant de manière explicite la nécessité d'un renforcement permanent des exigences en matière de certification acoustique lors de cycles CAEP réguliers, afin qu'elles soient adaptées à la croissance de l'aviation, qu'elles reflètent les améliorations technologiques et donnent une plus grande confiance à l'industrie.

2.3.5 En outre, ACI invite instamment l'OACI à s'assurer que les futures améliorations de ses normes de certification acoustique des aéronefs incluent une réduction des niveaux de bruit maximum à chacun des 3 points de référence de certification acoustique, ainsi qu'une amélioration du niveau cumulé minimum.

3. ÉMISSIONS AFFECTANT LA QUALITÉ DE L'AIR LOCAL

3.1 Importance de la question

3.1.1 L'atténuation des effets défavorables sur la qualité de l'air local (LAQ) constitue une sérieuse préoccupation pour l'exploitation, l'extension et la construction d'aéroports dans le monde. Les oxydes d'azote (NOx) sont un polluant majeur émis par les aéroports, les moteurs d'avions représentant généralement 60 à 80% du volume d'émission de NOx. Les problèmes de conformité aux normes LAQ régionales et la contribution croissante de l'aviation à ces problèmes pourraient affecter la capacité des aéroports à satisfaire les besoins de l'aviation en termes d'extension de capacité.

3.2 Évolution

3.2.1 ACI salue les nouvelles recommandations de l'OACI sur la qualité de l'air au voisinage des aéroports, et poursuivra sa participation à l'élaboration des prochaines sections sur la mesure, l'atténuation et l'interdépendance.

3.2.2 Les aéroports appliquent toute une série de mesures d'atténuation des émissions locales, dirigées aux sources relevant de leur contrôle immédiat, notamment l'utilisation d'équipements de service au sol à source d'avitaillement alternative, tels que les véhicules électriques et les véhicules GNC/GPL, les sources d'alimentation alternative et l'alimentation en air pré conditionné des aéronefs stationnés aux portes des terminaux, la modernisation des installations électriques et thermiques et le développement de réseaux de transport au sol pour les passagers et le personnel.

3.3 Rôle de l'OACI

3.3.1 L'OACI est le forum indiqué pour fixer les normes de rigueur des émissions des moteurs d'avions contenues dans l'Annexe 16 Vol 2. Considérant la croissance prévue de l'industrie aéronautique, une rigueur accrue constituera un élément fondamental des efforts de l'OACI pour atteindre son objectif déclaré "de limiter ou réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air au niveau local".

3.3.2 ACI invite instamment l'OACI à adopter une approche de certification des émissions des aéronefs reconnaissant de manière explicite la nécessité d'un renforcement permanent des exigences en matière de certification lors de cycles CAEP réguliers, afin qu'elles soient adaptées à la croissance de l'aviation, qu'elles reflètent les améliorations technologiques et qu'elles donnent une plus grande confiance à l'industrie.

4. ÉMISSIONS AFFECTANT LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

4.1 Importance de la question

4.1.1 Bien que seulement responsable d'environ 2% à 3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre, l'aviation est un secteur à croissance rapide et il n'existe pas actuellement d'autre alternative que le combustible fossile. Il n'existe aucune possibilité à court ou à moyen terme d'atténuer complètement l'accroissement prévisible des émissions de GHG grâce à une amélioration de la technologie et des opérations. Dans un scénario où d'autres industries enregistreraient des réductions significatives des émissions, l'aviation pourrait se retrouver responsable d'une plus grande part des émissions. De plus, des incertitudes demeurent concernant les émissions en altitude et les effets des traînées de condensation/cirrus. Bien que les aéroports et les sources au sol ne produisent qu'une faible proportion des émissions totales de GHG de l'aviation, cette question a des répercussions sur l'ensemble de l'industrie.

4.1.2 Les perceptions négatives des médias et du public concernant l'aviation et l'environnement, notamment dans certaines régions, continuent de générer une opposition aux demandes de planification pour des extensions de la capacité et des infrastructures, et il est probable que l'opposition s'amplifiera également dans d'autres régions.

4.2 **Position de ACI sur le changement climatique**

4.2.1 ACI a publié sa politique sur le changement climatique en 2006 (CAEP/7 IP16) ; qui comporte les points suivants :

- L'aviation devrait traiter ses incidences sur le changement climatique au niveau mondial.
- ACI soutient que l'OACI assume un rôle de leader dans la recherche d'un consensus international pour traiter cette question.
- Les aéroports devraient prendre des mesures visant à réduire les émissions de GHG et la consommation d'énergie dont ils ont le contrôle.
- ACI considère que la politique ayant l'impact le moins négatif sur l'aviation consistera à intégrer les émissions de CO₂ de l'aviation dans un système mondial de commerce des émissions. ACI reconnaît les différences significatives d'attitudes vis-à-vis du changement climatique dans différentes régions, et soutient par conséquent des solutions régionales aux incidences du changement climatique en tant qu'étape intermédiaire vers une solution mondiale.

4.3 **Leadership de l'OACI**

4.3.1 ACI propose que le rôle de leader de l'OACI se traduise comme suit.

- Élaborer une carte routière intégrant une stratégie à long terme qui identifie les mesures environnementales et économiques efficaces et viables sur le plan politique pour chaque catégorie d'émissions, ainsi que les étapes de leur application.
- Inclure un plan d'action qui identifie les étapes intermédiaires, les mesures spécifiques et les échéances politiques pour atteindre les objectifs sur les émissions de l'aviation d'ici à 2050, et comportant des objectifs spécifiques à moyen terme.
- Le Plan d'action devrait également identifier les mesures et le calendrier pour traiter les effets des émissions de NO_x et des traînées de condensation/cirrus sur le changement climatique, une fois que l'échelle et la nature de ces incidences seront connues avec une plus grande certitude. A l'avenir, si les effets des émissions de NO_x et d'autres émissions gazeuses ne relevant pas du protocole de Kyoto doivent être traités par l'aviation, il sera important qu'ils le soient également par d'autres secteurs industriels et du transport.