

COLLOQUE SUR LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX DE L'AVIATION

(Montréal, 9 – 11 avril 2001)

NOTE D'INFORMATION GÉNÉRALE

ÉMISSIONS DES MOTEURS D'AVIATION — POLITIQUES DE L'OACI EXISTANTES

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Au cours des dernières années, la portée des politiques énoncées par l'OACI sur l'impact environnemental des émissions de moteurs d'aviation a été étendue au contexte mondial. La présente note d'information générale explique cette portée étendue et décrit brièvement les politiques de l'OACI en matière de normes de certification de moteurs, l'utilisation des pratiques opérationnelles et des options fondées sur le marché et indique la source de renseignements plus détaillés.

1. PORTÉE ÉTENDUE DES POLITIQUES

1.1 Dans le passé, l'OACI mettait surtout l'accent sur les effets des émissions au niveau du sol. Plus récemment, l'Organisation a reconnu la nécessité d'examiner également les impacts mondiaux des émissions de moteurs d'aviation.

1.2 À cet égard, le Protocole de Kyoto (1997) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC) revêt une importance particulière. Selon ce protocole, qui n'est pas encore entré en vigueur, les pays énumérés dans l'Annexe I à la Convention (pays industrialisés) doivent réduire leurs émissions globales de six gaz à effet de serre, celui qui vise le plus l'aviation étant le gaz carbonique. Les émissions provenant de l'aviation internationale sont actuellement exclues des valeurs cibles. À la place, l'article 2, paragraphe 2, du Protocole de Kyoto stipule que la responsabilité de la limitation ou de la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant de carburants de soute de l'aviation incombe aux parties énumérées dans l'Annexe I, **travaillant sous l'égide de l'OACI.**

1.3 En 1998, l'Assemblée de l'OACI a revu sa politique sur l'impact mondial des émissions¹. En particulier, elle a demandé au Conseil de l'OACI d'étudier, par l'entremise du CAEP, les options pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile, en tenant compte des conclusions du *Rapport spécial, l'aviation et l'atmosphère planétaire* du GIEC et des impératifs du Protocole de Kyoto, et de faire rapport à la session de l'Assemblée, plus tard cette année. Cette résolution demandait également au Conseil de coopérer étroitement avec les autres organisations œuvrant à la définition de problèmes d'environnement dans l'atmosphère supérieure et à l'élaboration de politiques dans ce domaine, notamment avec la Conférence des Parties à l'UNFCCC.

2. NORMES DE CERTIFICATION DE MOTEURS

2.1 Les normes de certification de moteurs d'aéronef adoptées par le Conseil de l'OACI sont obligatoires. Elles sont contenues dans l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement, Volume II — Émissions des moteurs d'aviation*, à la Convention relative à l'aviation civile internationale. À l'origine, ces normes avaient pour but de dissiper les craintes concernant la qualité de l'air au voisinage des aéroports. En conséquence, elles prévoient des limites pour les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), d'oxyde de carbone et d'hydrocarbures non brûlés pour un cycle d'atterrissage et de décollage (CAD) de référence, à moins de 915 mètres d'altitude (3 000 ft)².

2.2 Bien que ces normes soient fondées sur le cycle CAD d'un aéronef, elles contribuent également à limiter les émissions en altitude. On peut citer en particulier la norme concernant le NO_x, précurseur de l'ozone, qui est un gaz à effet de serre en altitude. La norme pour le NO_x a été adoptée pour la première fois en 1981 puis resserrée en 1993 lorsque l'OACI a réduit les niveaux autorisés de 20 % pour les moteurs nouvellement certifiés, avec une date limite de production du 31 décembre 1999. En 1999, le Conseil a encore resserré la norme d'environ 16 % en moyenne pour les moteurs nouvellement certifiés, à compter du 31 décembre 2003.

2.3 La *Banque de données de l'OACI sur les émissions de moteurs* (Doc 9646), publiée en 1995, contient une base de données complète concernant les valeurs de certification relatives aux émissions de réacteurs d'aéronefs. Des mises à jour ultérieures de la banque de données sont disponibles sur le site Web de l'OACI³.

3. UTILISATION DES PRATIQUES D'EXPLOITATION

3.1 L'OACI publiera prochainement, sous forme de circulaire, des éléments indicatifs sur les moyens opérationnels de minimiser l'utilisation de carburant et de réduire les émissions. Ce document contiendra des renseignements sur l'exploitation des aéronefs au sol et en vol ainsi que sur le matériel de service au sol et sur les groupes auxiliaires de puissance.

¹Résolution A32-8 de l'Assemblée (reproduite dans la note BIP/2), Appendice F.

²Il existe également des dispositions concernant la fumée et les décharges de carburant.

³Au Royaume-Uni, la DERA coordonne la tenue à jour de cette banque de données et sa disponibilité sur l'Internet. On peut y accéder par le site Web de l'OACI (www.icao.int); cliquer sur «Environnement» puis sur «Publications».

3.2 L'OACI a rappelé avec insistance aux États que la mise en œuvre hâtive de nouveaux systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) constituerait un moyen efficace de réduire la consommation de carburant et d'éviter les émissions non nécessaires. Il est prévu que les résultats d'une étude préliminaire des avantages environnementaux liés aux systèmes CNS/ATM et de la méthodologie à utiliser pour leur évaluation seront inclus dans la prochaine révision du *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (Doc 9750).

4. UTILISATION DES OPTIONS FONDÉES SUR LE MARCHÉ

4.1 Les options fondées sur le marché destinées à limiter ou à réduire les émissions comprennent les droits environnementaux (redevances ou taxes), l'échange de droits d'émission et les mesures volontaires. La politique relative à cette question est en cours d'élaboration. Les renseignements présentés ci-après sont limités aux politiques actuelles du Conseil ou de l'Assemblée sur les redevances et les taxes (des renseignements sur les résultats de la réunion CAEP/5 concernant toutes les options fondées sur le marché seront présentés dans le cadre de la session 8).

4.2 Bien que l'OACI possède de longue date des politiques concernant les redevances en général (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082/6), ces dernières ne portent pas spécifiquement sur les redevances liées aux émissions. L'Organisation a également prescrit des orientations de politique distinctes à l'intention des États sur l'imposition (*Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, Doc 8632), qui recommandent la dispense réciproque de toutes taxes perçues sur le carburant acheté pour les vols internationaux, politique mise en œuvre dans la pratique dans la grande majorité des accords bilatéraux des services aériens, et qui demandent aux États de réduire ou d'éliminer les taxes visant la vente ou l'utilisation de services de transport aérien internationaux.

4.3 En décembre 1996, le Conseil de l'OACI a adopté une déclaration de politique sous la forme d'une résolution concernant les droits liés aux émissions⁴. Bien que le Conseil ait jugé que la création d'une redevance ou taxe environnementale sur le transport aérien qui ferait l'objet d'une entente internationale et que tous les États seraient appelés à imposer semble irréaliste à l'heure actuelle, vu les opinions divergentes des États et les importants problèmes d'organisation et d'application pratique qui seraient susceptibles de se poser, il a vivement recommandé que les droits environnementaux que les États pourraient instituer soient sous la forme de redevances plutôt que de taxes.

4.4 Ces éléments d'orientation du Conseil, qui ont un caractère provisoire en attendant la suite des travaux effectués par le Groupe CAEP, énoncent que les fonds recueillis devraient être affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation. Il pourrait s'agir, par exemple, de remédier aux dommages spécifiques causés par ces émissions, s'ils peuvent être identifiés ou de financer des recherches scientifiques sur les incidences environnementales de ces émissions ou encore des recherches visant à réduire ces incidences au moyen de développements dans les technologies et de nouvelles méthodes d'exploitation aérienne.

4.5 En outre, ces éléments d'orientation intérimaires prient instamment les États qui envisagent d'instituer des redevances liées aux émissions de tenir compte du principe de non-discrimination consacré à l'article 15 de la Convention de Chicago. En outre, les redevances devraient être liées aux coûts, ne devraient

⁴Jointe à la lettre AN 1/17.9-97/62 du 11 juin 1997.

pas établir de discrimination à l'encontre du transport aérien, par rapport aux autres modes de transport, et ne devraient pas avoir d'objectifs fiscaux.

4.6 En 1998, l'Assemblée a demandé que l'OACI continue de travailler à la question des droits liés aux émissions en vue de parvenir avant la session de l'Assemblée de cette année à une conclusion sur les indications à donner aux États⁵. Elle a également prié instamment les États de s'abstenir de prendre des mesures unilatérales visant à instaurer des droits liés aux émissions qui soient incompatibles avec les indications provisoires actuelles.

– FIN –

⁵Résolution A32-8 de l'Assemblée (reproduite à la note BIP/2), Appendice H.