



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

LES POINTS DE VUE DE L'EUROPE CONCERNANT LES INCIDENCES DE L'AVIATION SUR LES ENVIRONNEMENTS LOCAUX

(Note présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹,
et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Europe se félicite des progrès réalisés par l'OACI dans l'examen des incidences de l'aviation sur les environnements locaux, notamment de la décision prise à la réunion CAEP/9 au sujet d'une nouvelle norme de bruit, des excellents progrès réalisés par le CAEP dans la formulation d'une norme sur les particules en suspension non volatiles (nvPM). Ces progrès sont particulièrement importants en raison des contraintes croissantes imposées à la croissance du transport aérien et de son incidence sur l'environnement du voisinage des aéroports. Ces incidences sont de plus en plus préoccupantes à de nombreux aéroports européens à proximité. L'Europe est favorable à l'application efficace de l'approche équilibrée et la Commission européenne a soumis une proposition législative pour renforcer son application au sein de l'Union européenne. Il conviendrait d'encourager les motoristes à contribuer activement aux travaux d'étalonnage et de mesure des nvPM de différents types de moteurs pour permettre l'adoption d'une norme nvPM de haute qualité à la réunion CAEP/10.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à examiner la recommandation figurant à l'alinéa a) ci-dessous à adopter le texte proposé aux alinéas b) et c) en vue de les inclure dans la résolution et aussi :

- a) à noter que la croissance de l'aviation internationale est entravée par des contraintes croissantes en raison d'une forte opposition politique locale aux incidences sur l'environnement qui augmentent constamment aux aéroports encombrés situés dans des zones de forte densité de population ;
- b) à se féliciter des résultats obtenus à CAEP/9, en particulier de l'entente sur l'application d'une nouvelle norme de bruit de l'Annexe 14 à compter de 2017 et à compter de 2020 pour les avions de masse inférieure à 55 tonnes, eu égard au premier pilier de l'approche équilibrée (réduction du bruit à la source) ;

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

c) à encourager les motoristes à coopérer autant que nécessaire aux activités d'étalonnage et de mesure nécessaires pour permettre l'adoption d'une norme nVPM de haut niveau à la réunion CAEP/10.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C - <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	La plupart des activités de l'OACI mentionnées dans la présente note seront financées par le budget ordinaire de l'Organisation.
<i>Références :</i>	Résolution A37-18 de l'Assemblée, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale.</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les incidences sur les environnements locaux continuent d'imposer de fortes contraintes à la croissance future du trafic aérien. L'opposition politique véhémente à l'expansion des aéroports se fait particulièrement sentir en Europe, mais aussi de plus en plus dans d'autres parties du monde où le transport aérien se développe rapidement et est crucial pour leur progrès économique. Les incidences sur la santé que sont les nuisances du bruit et des émissions locales préoccupent de plus en plus les collectivités et autorités locales et la recherche scientifique progresse dans ces domaines.

1.2 De plus, la croissance marquée du trafic aérien qui est prévue d'ici 2036 intensifiera considérablement les incidences sur les environnements locaux si aucune mesure ambitieuse n'est prise pour les atténuer. Selon les évaluations les plus récentes du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil de l'OACI, la population totale qui, dans le monde, est exposée à un bruit des avions supérieur à 55 DNL devrait très nettement augmenter, passant de 21,2 millions en 2006 à 26,6 - 34,1 millions en 2036. Au chapitre des émissions locales, l'évaluation de l'OACI prévoit aussi que les émissions mondiales de NO_x au-dessous de 1 000 mètres augmenteront depuis une base de 0,25 millions de tonnes métriques en 2006 à quelque 0,52-0,72 millions en 2036. L'augmentation des émissions de particules en suspension (PM) au-dessous de 1 000 mètres suit les tendances des NO_x, c'est-à-dire qu'elles feront plus que doubler par rapport à la base d'émission mondiale de PM de 2006.

2. BRUIT AUX AÉROPORTS

2.1 Dans le domaine de l'environnement, un des principaux objectifs de l'OACI consiste à limiter ou à réduire le nombre des personnes qui sont affectées par un bruit gênant. Bien que la réduction de l'exposition au bruit ait progressé spectaculairement, en particulier pour ce qui est des niveaux de bruit maximaux au voisinage des aéroports, la situation continue d'être particulièrement grave à nombre d'entre eux et pour de nombreuses administrations. L'exposition au bruit au voisinage des aéroports est à l'origine de la plupart des plaintes des populations riveraines et elle a récemment entravé la croissance du trafic à de nombreux aéroports. Cela vaut particulièrement pour l'Europe où la densité de la population riveraine des aéroports est très élevée et où il n'existe guère de possibilités de construction de nouveaux aéroports. Les administrations aéroportuaires sont en butte au fait que les résidents locaux sont de plus en plus sensibles aux augmentations des nuisances sonores et qu'ils sont de plus en plus conscients de leurs effets sur la santé.

2.2 Les nuisances sonores aux aéroports alimentent un débat animé sur les effets du bruit des avions, surtout pendant les vols de nuit, sur la santé. Les collectivités locales exigent l'imposition de restrictions à l'exploitation et la limitation de l'expansion des aéroports. Après un examen très poussé de la situation particulière de chaque aéroport et conformément à l'approche équilibrée, des restrictions d'exploitation ont dû être adoptées à de nombreux aéroports européens à forte activité. Quand de nouvelles pistes sont construites, l'imposition de restrictions d'exploitation est souvent la seule manière d'équilibrer les intérêts des riverains des aéroports et ceux des passagers, des compagnies aériennes et des aéroports eux-mêmes.

2.3 CAEP/9

2.3.1 L'Europe attache un grand prix aux excellentes évaluations faites par le CAEP qui ont abouti à la décision très bien venue prise à CAEP/9 d'appliquer une nouvelle norme de bruit dans le Chapitre 14, à compter de 2017 et à compter de 2020 pour les avions de moins de 55 tonnes. Tous les États seront bientôt en mesure de démontrer aux collectivités locales la grande importance des réalisations résultant des travaux de l'OACI et du CAEP, avec ce progrès tangible réalisé dans le cadre du premier pilier de l'approche équilibrée de la gestion du bruit aux aéroports qui est la réduction du bruit à la source.

2.3.2 Les États sont actuellement consultés au sujet de la nouvelle norme de bruit. L'Europe appuie pleinement l'adoption du nouveau Chapitre 14 ainsi que la recommandation de CAEP/9 selon laquelle il ne faudrait pas invoquer le nouveau Chapitre 14 pour imposer des restrictions d'exploitation aux aéroports.

2.4 L'approche équilibrée

2.4.1 Il est important pour l'Europe que les États respectent l'approche équilibrée de la gestion du bruit aux aéroports et qu'elle soit appliquée de manière transparente et harmonisée. Il importe tout particulièrement que toutes les mesures possibles soient bien évaluées et que leur rapport coût-efficacité respectifs soient analysés avant qu'il soit envisagé d'adopter des restrictions d'exploitation.

2.4.2 L'Union européenne envisage un renforcement de l'application de l'approche équilibrée sous la forme d'une révision de ses règlements actuels. Cette révision portera éventuellement sur les aspects formels du processus et ne préjugeront pas du niveau approprié de protection contre le bruit de la circulation aérienne ni de la teneur des mesures d'atténuation du bruit, qui relèvent du mandat des États membres de l'UE.

3. QUALITÉ DE L'AIR LOCALE

3.1 L'Europe se félicite de l'adoption par l'OACI, à la réunion CAEP/8, d'une nouvelle norme concernant les NO_x et elle a participé activement aux travaux du CAEP visant à formuler une norme relative aux particules en suspension non volatiles (nvPM) durant les cycles CAEP/9 et maintenant CAEP/10.

3.2 L'Europe applaudit aussi les progrès concernant les nvPM qui ont été réalisés pendant le cycle CAEP/9, ce qui signifie qu'il est maintenant très probable que CAEP/10 sera en mesure de formuler des conditions de certification des nvPM et une norme associée.

3.3 Ce genre de progrès futur est cependant fortement tributaire des travaux que les motoristes entreprendront. Ces travaux nécessiteront l'installation de systèmes d'échantillonnage et de

mesures, leurs validations dans les installations des constructeurs et des mesures effectuées sur les moteurs nouveaux et en cours de production pendant les campagnes d'essai. Toutes ces activités instaureront la confiance à l'égard des spécifications du système d'échantillonnage et permettront d'établir une banque de données qui fournira, du point de vue de la technologie, un tableau d'ensemble des émissions de nvPM par les moteurs. Les futures campagnes d'essai européennes contribueront à ces efforts.

4. CONCLUSION

4.1 L'Europe appuie la poursuite des travaux de l'OACI relatifs aux incidences de l'aviation sur les environnements locaux. La contribution de l'OACI, en particulier par le truchement de CAEP, à l'amélioration des connaissances scientifiques et à l'adoption de normes internationales, revêt une grande importance en raison de la sensibilité accrue des collectivités et autorités locales à l'égard des effets que le bruit et les émissions aux aéroports et à leur voisinage ont sur la santé, et des contraintes que cette situation pourraient imposer au transport aérien et à sa croissance future.

— FIN —