

<http://lipietz.net/Les-transports-aeriens-et-l-environnement>

Les transports aériens et l'environnement

- Député européen (Verts, France) - Grandes batailles - Transports aériens -



Publication date: jeudi 7 septembre 2000

Copyright © Alain Lipietz - Tous droits réservés

Résolution du Parlement européen sur la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions intitulée.

Le Parlement européen,

- ▶ vu la communication de la Commission sur les transports aériens et l'environnement (COM(1999) 640 - C5-0086/2000),
- ▶ vu l'article 2 du traité UE, qui inscrit explicitement le développement durable parmi les objectifs de l'UE,
- ▶ vu l'article 6 du traité CE par lequel la Communauté est tenue d'intégrer les exigences de la protection de l'environnement dans l'ensemble de ses politiques,
- ▶ vu le fait que la sécurité a toujours constitué la première priorité du secteur des transports aériens, ce qui a contribué dans une grande mesure à son succès, et que les niveaux de sécurité doivent être préservés, quelles que soient les stratégies environnementales nécessaires,
- ▶ vu le traité d'Amsterdam qui arrête clairement que les principes du développement durable doivent s'appliquer à tous les modes de transport (route, rail, voie aérienne),
- ▶ vu l'importance économique et sociale de l'industrie aéronautique dans les États membres de l'Union européenne, où les transports aériens ont créé des emplois, contribué à la prospérité, développé les échanges et ouvert de nouvelles possibilités aux déplacements et au tourisme,
- ▶ vu le fait que l'Union européenne ne devrait pas créer de différences superflues là où des normes mondiales existent, et que si de nouvelles règles doivent être adoptées, par exemple en matière de protection de l'environnement, il faut pour un secteur de nature planétaire comme les transports aériens privilégier une démarche internationale,
- ▶ vu le cinquième programme d'action de l'Union européenne pour l'environnement, qui recommande le recours aux instruments fiscaux dans le domaine environnemental pour garantir l'utilisation responsable des ressources naturelles par les consommateurs et les producteurs, et sa résolution du 17 novembre 1992,
- ▶ vu le Conseil de l'OCDE de mai 1999, à l'occasion duquel les ministres ont déclaré que le développement durable exige l'intégration d'instruments économiques, notamment l'internalisation des coûts externes, pour assurer la protection de l'environnement,
- ▶ vu la publication par la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) d'une étude complète et détaillée faisant le point des politiques d'internalisation et formulant des propositions concrètes en vue de l'introduction de taxes environnementales dans tous les secteurs des transports,
- ▶ vu le Livre blanc de la Commission intitulé "Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : une

approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures dans l'Union européenne" (COM(1998) 466), dans lequel la Commission présentait un nouveau cadre de tarification des infrastructures tenant compte des coûts sociaux marginaux des transports, et la résolution afférente du Parlement européen du 15 avril 1999,

- ▶ vu le rapport final sur les options en matière d'imputation directe aux utilisateurs des coûts d'exploitation des infrastructures de transport, publié le 9 septembre 1999 par le groupe de haut niveau sur l'imputation des coûts des infrastructures de transport,
- ▶ vu le processus d'intégration environnementale entamé en 1998 à Cardiff, dans le cadre duquel les ministres ont à plusieurs reprises proposé l'internalisation des coûts externes des transports,
- ▶ vu le rapport spécial du CICC (Comité intergouvernemental sur le changement climatique) sur l'aviation et l'atmosphère mondiale, qui constate que les effets de certains types d'émissions des avions sont bien connus, tout en faisant observer qu'il existe différentes grandes zones d'incertitude scientifique qui limitent actuellement les possibilités de faire des projections quant aux incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,
- ▶ vu les orientations adoptées en mars 2000 par l'Organisation mondiale de la santé en ce qui concerne le bruit ambiant, et la Charte de l'OMS de juin 1999 sur les transports, l'environnement et la santé,
- ▶ vu le fait que l'Union européenne est représentée au sein de l'OACI par certains de ses États membres, et qu'elle jouit d'un statut d'observateur au sein du comité de l'OACI sur la protection de l'environnement et l'aviation (CPEA), où ces normes environnementales mondiales sont élaborées,
- ▶ vu ses résolutions du 30 mars 2000 sur les avions munis d'un dispositif d'insonorisation, du 14 avril 2000 sur les vols de nuit et les nuisances sonores à proximité des aéroports et du 4 mai 2000 sur l'industrie du transport aérien en Europe : du marché unique aux défis mondiaux,
- ▶ vu l'article 47, paragraphe 1, de son règlement,
- ▶ vu le rapport de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme (A5-0187/2000),

Considérant

A. considérant que, dans le principe 16 de la Déclaration de Rio, la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement engage les États membres à promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques compte tenu de l'idée que c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, en ayant en vue l'intérêt du public, et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement,

B. considérant que l'annexe 4.2 b de la convention visant à lutter contre le réchauffement global engage les parties figurant à l'annexe I à adopter des politiques nationales et à prendre les mesures voulues pour atténuer les changements climatiques, en limitant leurs émissions anthropiques de gaz à effet de serre, et en protégeant et renforçant leurs puits et réservoirs de gaz à effet de serre,

C. considérant que l'article 2.2 du protocole de Kyoto annexé à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques demande aux parties figurant à l'annexe I de s'efforcer de limiter ou de réduire les gaz à effet de serre produits par l'aviation,

D. considérant qu'à la demande des États membres de l'Union européenne, des décisions ont été prises lors de la 32e session de l'assemblée générale de l'OACI en vue de poursuivre et d'accélérer les travaux de cette dernière dans le domaine de l'aviation et de la protection de l'environnement,

E. considérant que le CPEA a constitué un groupe de travail spécial chargé de déterminer et d'évaluer le rôle potentiel d'options fondées sur le marché, en ce compris des redevances d'émission, des taxes sur les carburants, des compensations des émissions de carbone et des régimes de négociation des droits d'émission,

F. considérant que l'OACI est l'agence spécialisée responsable à l'échelle mondiale de la définition des normes et pratiques recommandées, ainsi que des orientations en ce qui concerne différents aspects de l'aviation civile internationale, en ce compris la protection de l'environnement, et que le champ d'application de ses normes et pratiques est mondial et qu'elles constituent des références pour les législations tant régionales que nationales,

G. considérant que le trafic aérien intra- et extra-communautaire de passagers a augmenté de près de 40% de 1993 à 1997 ; qu'un doublement du nombre de passagers est attendu au cours des quinze prochaines années dans l'Union européenne, ce qui aura un impact environnemental négatif qu'il convient de limiter,

H. considérant que l'OACI devrait arrêter de nouvelles normes de certification sonore et d'autres mesures connexes en janvier 2001, et définir les paramètres globaux de nouvelles options fondées sur le marché, en ce compris des redevances d'émission,

I. considérant qu'il convient d'envisager d'autres moyens de transport terrestre efficaces comme alternative au transport aérien sur de courtes distances,

J. considérant que l'OACI/CPEA a entrepris des travaux en vue de réduire les incidences du bruit des avions et des émissions de gaz, et qu'en 2001 aura lieu la 33e session de l'Assemblée générale de l'OACI, qui visera à instaurer des normes de bruit plus sévères à l'échelle internationale,

K. espérant qu'à cette occasion, les États membres confieront à la Commission, pour les questions relevant de la compétence de l'Union, un mandat de négociation clair qui reflète l'obligation inscrite dans le traité d'intégrer les exigences de la protection environnementale dans toutes les politiques ;

Généralités

1. se félicite de cette importante initiative de la Commission ; estime qu'il y a eu une grave lacune et qu'il est donc nécessaire d'instaurer d'urgence les mesures appropriées ;

2. juge qu'il est essentiel de fixer des objectifs et de prévoir des délais pour permettre à l'industrie aéronautique, aux compagnies aériennes et aux usagers de s'adapter en temps opportun aux mesures législatives ;

3. considère que l'un des éléments par lesquels le transport aérien se distingue des autres modes de transport

réside dans le fait qu'il suppose des pratiques commerciales communes à l'échelle mondiale et un cadre réglementaire international ;

4. engage la Commission à présenter une stratégie de l'UE pour alimenter le processus de l'OACI avant la réunion que le CPEA/5 tiendra en janvier 2001 ;

5. se félicite de l'introduction, en mai 2000, de la directive relative à la protection du personnel de bord contre les rayonnements, désormais suivie par toutes les compagnies aériennes de l'Union européenne ;

Bruit des avions

1. estime que la Communauté devrait soutenir et promouvoir le processus de révision du niveau de bruit engagé par l'OACI afin de répondre dans toute la mesure possible aux besoins spécifiques liés à la densité de population et au niveau d'industrialisation de l'Union européenne, et de tenir compte des besoins particuliers des compagnies aériennes des pays tiers en développement assurant des liaisons avec l'Union européenne, ce qui pourrait impliquer l'adoption, sous les auspices de l'OACI, d'un système universel de classement des aéroports ; engage dès lors la Commission à chercher à mettre en œuvre des mesures complémentaires si l'OACI n'aboutit pas à un accord satisfaisant ;

2. se félicite de la ligne de conduite que suit la Commission en préconisant l'établissement de règles de transition qui permettent le retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3 ;

3. invite instamment la Commission à mettre en place une définition commune du niveau de bruit moyen au niveau du sol, qui doit servir de base à l'établissement de normes en matière de bruit dans les aéroports européens ;

4. recommande de fixer un nouveau calendrier, ambitieux, pour le retrait progressif des avions situés dans une marge de 5 dBA par rapport au plafond du chapitre 3 et des autres avions du chapitre 3 dès la définition de nouvelles normes ;

5. recommande qu'en vue de préserver la santé des citoyens vivant à proximité d'aéroports, l'UE conçoive des valeurs guides communautaires tenant compte notamment des orientations de l'OMS en ce qui concerne le bruit ambiant et toutes les sources de bruit environnemental ;

6. recommande par ailleurs que l'Union européenne adopte des objectifs communs relatifs à l'exposition au bruit qui empêchent toute exposition à des niveaux sonores inacceptables durant la nuit ; estime que ces niveaux sonores devraient se fonder sur les orientations de l'OMS ;

7. demande à la Commission de créer un cadre communautaire conférant aux États membres les orientations nécessaires pour atteindre les objectifs fixés aux paragraphes 7 et 8 ; estime qu'une réduction de la nuisance sonore aux alentours des aéroports peut être obtenue de la meilleure manière par la combinaison de mesures ;

8. engage la Commission à élaborer des objectifs pour définir le concept d'aéroports posant des problèmes de bruit particulièrement sensibles ;

9. encourage la Commission à continuer à contribuer activement au travail de l'OACI en ce qui concerne la

détermination et l'évaluation de mécanismes fondés sur le marché et de nouveaux paramètres pour les phases d'ascension et de croisière des vols ;

Émissions de gaz

1. regrette l'imprécision du texte de la Commission sur ce sujet et l'invite à définir des objectifs clairs pour les émissions de gaz, particulièrement dans le contexte de l'examen de cette question au sein du CPEA/5 ;
2. estime que des règles équitables devraient s'appliquer aux exigences imposées à l'aviation internationale et à celles faites à d'autres secteurs industriels et de transport ; considère, dès lors, qu'un objectif ambitieux, mais faisable, pour l'annexe 1 (pays développés) serait l'objectif même fixé pour les autres secteurs dans le cadre du protocole de Kyoto ;

Gestion du trafic aérien

1. demande à la Commission d'élaborer un nouveau cadre d'action qui permette de lier également l'attribution des créneaux aux performances environnementales des avions et au trafic, et de donner notamment la priorité aux vols pour lesquels il n'existe pas d'alternative dans les transports ferroviaires à grande vitesse ;
2. approuve les efforts actuellement déployés par la Commission pour restructurer la gestion du trafic aérien en Europe, dès lors que selon le rapport du Comité intergouvernemental sur le changement climatique (CICC), l'amélioration de la gestion du trafic aérien contribuerait à réduire la consommation de carburant de 6 à 12% ;
3. invite les États membres à mettre en œuvre les dispositions nécessaires au développement d'une politique aéroportuaire cohérente et de complémentarité entre les aéroports régionaux et nationaux ;

Taxation du kérosène

1. estime que, pour des raisons de politique environnementale, il est nécessaire d'appliquer une taxe sur le kérosène à toutes les routes au départ de l'Union européenne (paragraphe 26, option A) pour autant que les règles internationales et (ou) bilatérales le permettent ; est d'avis que la Commission devrait envisager l'introduction d'une telle mesure uniquement dans le cas où cette solution est techniquement possible, économiquement raisonnable et environnementalement bénéfique ; encourage la coopération entre les États membres et la Commission dans leurs discussions sur ce sujet dans le cadre de l'OACI ;

Redevances environnementales

1. estime qu'à défaut d'accord international relatif à une taxe sur le kérosène ou à d'autres instruments économiques assurant des progrès suffisants sur le plan environnemental, il conviendrait d'instaurer une redevance environnementale communautaire basée sur le principe du pollueur-payeur, et est par conséquent favorable aux mesures proposées par la Commission dans ce domaine ; considère qu'une telle redevance devrait garantir une

concurrence équitable entre les modes de transport et que, cette redevance étant instituée au niveau de l'Union européenne, les recettes qu'elle produirait devraient être restituées aux États membres en vue du financement de nouvelles réductions des dommages environnementaux causés par l'aviation ;

Subventions directes

1. invite la Commission, en vue d'assurer une concurrence équitable entre les différents modes de transport, à examiner d'urgence l'incidence économique du taux nul de TVA sur les billets d'avion, le kérosène et l'achat de nouveaux avions, ainsi que de l'absence de droits d'accises sur le kérosène et des subventions directes accordées aux aéroports et aux compagnies aériennes, et à lui présenter un rapport à ce sujet d'ici la fin de 2000 ;

Aménagement du territoire

1. approuve la proposition de la Commission de définir, en étroite coopération avec les États membres, des recommandations quant aux pratiques optimales sur le plan de l'aménagement du territoire à proximité des aéroports ;

2. invite la Commission à concevoir des orientations en matière d'aménagement du territoire en vue de normaliser les législations nationales et de coordonner les actions des États membres, lesquels devraient faire obstacle au développement de l'urbanisation à proximité des aéroports en sorte de protéger la santé des citoyens et de préserver les possibilités à long terme d'expansion aéroportuaire ;

Réduction du trafic et changement de mode de transport

1. prend acte du fait qu'encourager un changement de mode de transport, en passant du transport aérien au transport ferroviaire, peut constituer, selon la Commission, une partie importante de la stratégie visant à réduire les problèmes environnementaux liés à l'aviation ; demande à la Commission de produire un rapport d'ici la fin de l'année 2001, qui exposerait l'ampleur des gains environnementaux potentiels liés à toute une série de scénarii différents ;

Audit environnemental

1. demande instamment au secteur de l'aviation, en coopération avec la Commission, d'examiner plus en détail dans quelle mesure il est possible et légal d'octroyer un label de certification de performance environnementale, dans le prolongement des orientations de l'EMAS, qui pourrait être utilisé par les aviateurs, les compagnies aériennes, les aéroports et l'industrie du tourisme pour promouvoir leur performance ;

Observations finales

1. engage les États membres à confier à la Commission un mandat de négociation clair pour qu'à l'occasion de la 33e session de l'assemblée de l'OACI en 2001, elle soit en mesure de poursuivre énergiquement et de réaliser les objectifs relatifs à la politique de l'environnement et des transports.

Voir la [présentation](#) de la situation.