

LE BRUIT DES AÉRONEFS

En 1990, résolue à faire face à ses responsabilités, l'OACI en est arrivée à une entente à l'échelle internationale sur les aéronefs avec certification acoustique du "Chapitre 2", lors d'une session spéciale de son Assemblée, à Montréal. La catégorie visée comprend les **Boeing 727**, les anciens modèles de **Boeing 737** et les **DC9 McDonnell Douglas**.

Les aéroports aux prises avec des problèmes particuliers de bruit vont éventuellement commencer à éliminer les aéronefs responsables en 1995. Mais tous les États, à quelques exceptions près, devront les avoir retirés de l'exploitation dès 2002.

Au cours de la prochaine décennie, cette décision va considérablement aider à réduire le niveau de décibels de la plupart des aéroports du monde. **La Federal Aviation Administration (FAA)** des États-Unis, entre autres, s'attend à ce que le nombre de gens exposés à des niveaux gênants de bruit d'avions tombe de 2,7 millions à 400 000 avant l'an 2000 grâce à son plan de retrait graduel.

De plus, la technologie des moteurs à taux élevé de dilution, mise au point pour améliorer le rendement de carburant, semble présenter aussi l'avantage d'atténuer le bruit de 40% par rapport aux précédents modèles.

POLLUTION PRÈS DES AÉROPORTS

De nombreuses études ont démontré que la qualité de l'air autour des aéroports est souvent meilleure que dans bien des zones urbaines. Il y a cependant matière à inquiétude dans certains cas.

Les sources d'émissions aux aéroports proviennent des transporteurs qui, en survol, à l'atterrissage ou au décollage produisent, entre autres, de l'oxyde d'azote. Les véhicules circulant au sol et les centrales de chauffage contribuent encore plus à cette pollution. L'oxyde de carbone, les hydrocarbures non brûlés et la fumée ne sont pas les moins en cause. Heureusement, le dioxyde de soufre, l'un des composants majeurs de certaines émissions industrielles, n'est produit qu'en infime quantité par les moteurs d'aviation.

Les aéronefs consomment approximativement 3% de l'essence mondiale et produisent environ 2% des émissions nocives produites par l'homme.

les Industries Airbus

Pour combattre ces polluants, l'OACI, en 1981, a fait un grand pas en établissant des normes de contrôle au sujet des émissions gazeuses des moteurs. Des limites sur trois polluants gazeux majeurs sont imposées sur tous les nouveaux moteurs.

Il en va de même pour les émissions de fumée. Elles sont maintenant pratiquement invisibles grâce aux nouveaux tuyaux d'échappement. Le délestage délibéré de carburant de moteur d'avion a été également interdit réduisant considérablement l'odeur de kérosène aux aéroports.

Comme ces normes visent le problème de la pollution de l'air localement, elles sont basées sur les cycles de décollage et d'atterrissage et ne couvrent pas les émissions durant la phase de croisière. Bien que toutes mesures visant à contrôler les émissions à basse altitude aident, par extension, à contrôler celles des hautes altitudes.

L'OACI doit constamment réviser ces normes car si elles visent à remplacer les anciens transporteurs par des avions "plus propres", elles doivent aussi faire face à l'accroissement de nouveaux aéronefs et de nouvelles routes. En 1993, l'Organisation a cependant réussi à réduire de 20% le montant permis d'oxyde de nitrogène.

Mais avec l'émergence de nouveaux problèmes environnementaux auxquels contribuent les émissions de moteurs d'avions, le problème de la pollution de l'air dans le voisinage des aéroports ne peut plus être considéré comme un fait isolé.

Conséquemment, l'Organisation croit que dans l'avenir, la solution à ces problèmes sera très étroitement liée aux problèmes globaux de l'environnement comme la pollution à distance, l'amincissement de la couche d'ozone et l'effet de serre.

ÉMISSIONS À HAUTE ALTITUDE

L'industrie de l'aviation civile est cependant très consciente que bien que le bruit des avions soit présentement le problème majeur dans les collectivités voisines des aéroports, les émissions des moteurs d'aviation donnent lieu à un plus grave souci écologique.

Les recherches en ce domaine en sont à leurs premiers balbutiements et aucune conclusion évidente n'est actuellement disponible, mais il y a certains signes qui ne trompent pas. De telles émissions, particulièrement à une altitude de 10 à 13 kilomètres (33 000 à 43 000 pi.) peuvent contribuer au réchauffement de la planète.