



A35-WP/352

P/84

12/10/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 15 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 15 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. La Résolution 15/1 est recommandée à l'adoption de la Plénière.

Note.— Prière d'insérer dans le dossier de rapport la présente note, qui constitue le rapport complet sur le point 15 de l'ordre du jour, après avoir détaché la page couverture.

(34 pages)

G:\A.35\A.35.wp.352.fr\A.35.wp.352.fr.doc

Point 15 : Protection de l'environnement

15:1 À ses cinquième, sixième, septième, onzième et treizième séances, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement en se fondant sur un rapport d'avancement du Conseil relatif aux travaux sur le bruit des aéronefs et sur les émissions des moteurs d'aviation (WP/56), ainsi que sur deux autres rapports du Conseil, l'un sur l'application de mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile (WP/76) et l'autre actualisant la résolution récapitulative sur la protection de l'environnement, c'est-à-dire la Résolution A33-7 (WP/77). Il y a en outre 21 notes présentées par les États et les observateurs : WP/72, 85, 95, 99, 101, 115, 123, 132, 137, 138, 139, 146, 153, 172, 174, 177, 181, 182, 222, 223, 235 et 247.

15:2 Le Comité note que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), qui est un comité du Conseil, et ses divers groupes de spécialistes ont continué de réaliser l'essentiel des travaux de l'Organisation dans ce domaine, et que le CAEP s'est réuni en février 2004 (CAEP/6). Des progrès considérables ont été réalisés dans les domaines du bruit et des émissions, progrès qui sont présentés en détail ci-après.

Bruits des aéronefs : généralités

15:3 Le Conseil rend compte (WP/56) de son examen, en mai 2004, des amendements de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume I — *Bruit des aéronefs*, de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 3^e Partie, et de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I, qui découlaient des recommandations de CAEP/6. Les aspects les plus importants des amendements proposés se présentent sous forme de nouvelles dispositions relatives aux documents attestant une certification acoustique, de dispositions pour la recertification et de références à l'approche équilibrée de la gestion du bruit. Ces amendements et d'autres amendements d'Annexe proposés par CAEP/6 seront examinés par le Conseil en vue de leur adoption, à la lumière des observations des États et des organisations internationales. Comme l'a demandé la 33^e session de l'Assemblée (Résolution A33-7, Appendice C), des éléments d'orientation OACI ont été formulés pour aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée (*Document d'orientation sur l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs*, Doc 9829), et le Conseil a approuvé la poursuite des travaux sur les éléments d'orientation dans le cadre des activités du CAEP. Une nouvelle édition du *Manuel de planification d'aéroport*, 2^e Partie — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement* (Doc 9184) a été publiée et une nouvelle édition du *Manuel technique des procédures de certification acoustique des aéronefs* (Doc 9501) est attendue sous peu. En ce qui concerne l'évolution du bruit, il y a eu une amélioration significative, la réduction du nombre de personnes touchées par le bruit allant jusqu'à 30 % à court terme (2006) comparativement à la prévision présentée à CAEP/5 (janvier 2001), amélioration qui est imputable pour une large part au retrait accéléré des aéronefs plus âgés ainsi qu'à la réduction de l'exploitation prévue des gros avions à réaction de transport. En outre, le règlement au titre de l'article 84 du différend entre les États-Unis et les quinze États européens, survenu le 5 décembre 2003, a renforcé le rôle de l'OACI en tant que forum de médiation pour les questions aéronautiques.

15:4 Dans la note WP/101, l'Australie estime que l'approche équilibrée (Doc 9829) pourrait être renforcée si des stratégies y étaient intégrées pour tenir compte des « problèmes des gens » et demande au Conseil qu'il incorpore les techniques d'intervention des communautés dans l'approche

équilibrée, dans le cadre des travaux futurs du CAEP concernant le Document 9829, pour veiller à ce que les éléments indicatifs demeurent à jour et répondent aux besoins des États.

15:5 Dans la note WP/247, la Chine décrit les mesures prises par le Gouvernement chinois et les expériences qu'il a faites pour réduire l'incidence du bruit des aéronefs, et propose qu'il soit envisagé de fusionner les éléments de la Résolution A33-7 portant sur le bruit avec l'Annexe 16 pour former une Annexe à la Convention, distincte et détaillée, qui servirait de fondement juridique uniforme pour les États contractants. Elle demande aussi que soit intensifiée davantage la recherche sur la réduction du bruit des aéronefs et qu'une démarche proactive soit adoptée dans la résolution du problème du bruit aux aéroports, y compris l'élaboration de normes et pratiques recommandées.

15:6 Dans la note WP/172, l'Inde exprime ses préoccupations au sujet de l'incidence des couvre-feux nocturnes aux aéroports dans certaines parties du monde, y compris la nécessité pour certains aéroports d'autres pays de prendre en charge un volume important de vols internationaux à des heures qui s'y prêtent mal, ainsi qu'au sujet de leurs conséquences potentiellement néfastes sur l'accès au marché, l'utilisation des droits de circulation et la croissance du transport aérien. La nécessité de maintenir les couvre-feux est remise en question, étant donné les progrès technologiques qui peuvent maintenant rendre les aéronefs plus silencieux. Il est demandé à l'Assemblée de prendre position au sujet des couvre-feux nocturnes afin de remédier aux problèmes mis en évidence.

15:7 Dans la note WP/153, l'ACI appuie le rôle de chef de file de l'OACI pour ce qui est des questions environnementales. Il fait bon accueil aux éléments d'orientation figurant dans l'approche équilibrée et fait valoir qu'il y a lieu de développer plus avant certaines questions afin que les orientations soient plus utiles pour les aéroports (à savoir un accent plus appuyé sur la réduction du bruit à la source, un rôle réaliste pour la planification de l'utilisation des terrains, l'affinement des descriptions de l'indice et de la courbe de bruit et une plus grande souplesse de l'analyse coûts-avantages). L'ACI demande aussi que des normes plus strictes sur le bruit des aéronefs soient incorporées dans l'Annexe 16 pour réduire le bruit et faciliter le développement de la capacité des aéroports de manière qu'ils puissent répondre à la croissance future du trafic.

15:8 La note WP/138, présentée par les États de la CEAC, appelle l'attention sur la situation du bruit aux environs des aéroports situés dans des zones à forte densité de population, là où les plaintes légitimes des populations pourraient avoir des incidences graves sur le système de transport aérien si elles venaient à limiter le développement de certains aéroports et, par conséquent, la capacité du système tout entier. Depuis une décision de la Cour européenne des droits de l'homme en 2003, les États sous sa juridiction sont légalement tenus de trouver et de maintenir un équilibre entre les droits et les intérêts du secteur de l'aviation et les droits et intérêts des personnes qui sont touchées de manière préjudiciable par le bruit produit par ses activités. En l'occurrence, les États de la CEAC appuient l'adoption des objectifs environnementaux proposés par le Conseil, font bon accueil aux éléments d'orientation sur l'approche équilibrée et demandent au Conseil de promouvoir l'utilisation de ces éléments d'orientation. Ils invitent aussi le Conseil à développer de nouvelles mesures permettant de réduire le bruit des aéronefs à la source et, à la lumière des progrès accomplis dans la limitation ou la réduction du nombre de personnes affectées par le bruit aux environs des aéroports, examiner la pertinence d'entreprendre des travaux pour modifier la rigueur des normes acoustiques.

15:9 Dans la note WP/72, l'IATA, salue les éléments d'orientation OACI sur l'approche équilibrée. Elle souligne l'importance de promouvoir et d'harmoniser la gestion du bruit aux aéroports et aux environs et demande aux États d'adopter et de mettre en œuvre ces nouveaux éléments d'orientation.

15:10 Après avoir examiné ces notes et délibéré sur la question du bruit des aéronefs en général, le Comité se déclare satisfait des progrès substantiels réalisés depuis la 33^e session de l'Assemblée, en particulier l'élaboration et la publication du *Document d'orientation sur l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829). Notant qu'il s'agit d'un « document vivant » et que le CAEP a déjà prévu de développer plus avant certains de ses aspects pour continuer à répondre aux besoins des États, le Comité demande que les techniques d'intervention des communautés soient incorporées dans l'approche équilibrée, que d'autres additions suggérées soient examinées, si les ressources le permettent, et que l'on s'emploie à faire la promotion du document d'orientation par le biais d'ateliers. Le Comité prie instamment les États de mettre en œuvre l'approche équilibrée en se servant du nouveau document d'orientation.

15:11 Le Comité note aussi avec satisfaction l'étude sur l'évolution du bruit des aéronefs et convient qu'il est nécessaire de continuer à produire de telles évaluations, qui sont utiles à l'OACI et aux États dans l'établissement de politiques sur le bruit.

15:12 Le Comité note qu'un bon nombre des propositions présentées figuraient déjà dans le programme de travail du CAEP, qui a été récemment approuvé par le Conseil. Par exemple, en ce qui concerne les demandes relatives à l'augmentation de la rigueur des normes acoustiques de l'Annexe 16, le CAEP est déjà engagé dans un processus pour déterminer s'il y a lieu de rendre ces normes plus strictes, se fondant sur un examen technologique détaillé et sur les principes de son mandat (faisabilité technique, bien-fondé économique, avantages environnementaux et interdépendances possibles des mesures visant à réduire le bruit et à réduire les émissions des moteurs). En outre, le Comité invite les États qui, comme la Chine, ne sont pas déjà membre du CAEP et qui ont présenté des propositions précises, à envisager de participer au CAEP afin que leurs propositions puissent être étudiées par des experts.

15:13 Pour ce qui est des difficultés que doivent affronter certains États par suite des couvre-feux imposés dans d'autres États pour des raisons ayant trait au bruit, il est admis qu'il s'agit d'une question délicate. Il est noté que les orientations OACI prévoient que les couvre-feux et d'autres restrictions opérationnelles soient envisagés dans le contexte de l'approche équilibrée. Le Comité conclut que cette question devrait être étudiée plus avant par le Conseil, si les ressources le permettent, en particulier aux fins d'établir la portée et l'étendue du problème.

15:14 En conclusion, le Comité fait savoir qu'il appuie les travaux que le CAEP est en train de réaliser dans le domaine du bruit ainsi que les contributions de la communauté aéronautique aux travaux du CAEP et recommande que le Conseil :

- a) affecte la priorité et les ressources nécessaires aux tâches relatives au bruit des aéronefs qui figurent dans le programme de travail du CAEP, notamment en ce qui concerne les propositions de travaux supplémentaires pour développer davantage les éléments d'orientation sur l'approche équilibrée et pour étudier la question des couvre-feux en raison du bruit ;
- b) prie instamment les États de consacrer les efforts et les ressources nécessaires pour faire en sorte que le programme de travail du CAEP sur le bruit des aéronefs soit pleinement exécuté.

15:15 Le Comité examine aussi la question du bruit des aéronefs en vue de la mise à jour de la Résolution A33-7 (voir les paragraphes 15:55 à 15:57).

Émissions des moteurs d'aviation : généralités

15:16 Le Conseil rend compte (WP/56) de ses travaux sur les émissions des moteurs d'aviation, y compris les progrès en ce qui concerne les mesures techniques et opérationnelles pour réduire les émissions et la coopération avec d'autres organes des Nations Unies dans ce domaine. La réunion CAEP/6 a recommandé d'introduire dans l'Annexe 16, Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*, des normes plus strictes concernant les oxydes d'azote (NO_x) destinées à être examinées par le Conseil. La nouvelle norme relative aux NO_x, qui constituerait une réduction de 12 % par rapport aux niveaux actuellement permis, a été approuvée à l'unanimité par CAEP/6 dans le cadre d'une approche en deux étapes qui prévoit l'examen de normes plus contraignantes pour les émissions des moteurs d'aviation, notamment le NO_x, à la lumière d'un processus d'examen de la technologie et des principes du CAEP (faisabilité technique, bien-fondé économique, avantages et interdépendance en matière d'environnement), visant à compléter le processus pour un examen en 2010. Le Comité poursuit ses travaux sur l'évaluation des renseignements scientifiques sur l'incidence des émissions des moteurs d'aviation, à l'échelle mondiale et au sol, ainsi que sur la technologie de réduction des émissions. Des efforts continuent d'être consentis pour l'élaboration d'objectifs à moyen et à long termes concernant la réduction des émissions de moteurs d'aviation, et en rapport avec la nécessité d'élaborer plus avant des outils afin de déterminer l'interdépendance entre émissions et bruit. Des éléments indicatifs ont été publiés concernant des mesures opérationnelles (*Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions*, Circ 303) de façon à permettre aux aéroports, aux compagnies aériennes et aux autres parties prenantes qui ont réussi à réduire les émissions de partager leurs techniques avec d'autres. Deux ateliers ont eu lieu pour promouvoir ces pratiques, comme l'a demandé l'Assemblée (Résolution A33-7, Appendice H). Il faudra élaborer plus avant les modèles existants pour l'évaluation des avantages des systèmes CNS/ATM pour l'environnement. Le CAEP analyse actuellement ces modèles, et les renseignements concernant l'environnement qui figurent dans le *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (Doc 9750) seront actualisés en conséquence.

15:17 Le rapport du Conseil appelle aussi l'attention sur la présence croissante d'organismes des Nations Unies dans le processus CAEP et la coopération de plus en plus étroite avec le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), qui mettent en exergue le rôle de chef de file et les responsabilités de l'OACI dans le domaine de l'aviation et de la protection de l'environnement. Des rapports réguliers ont été présentés au processus de la CCNUCC concernant les travaux en cours au sein de l'OACI pour limiter ou réduire les gaz à effet de serre provenant de l'aviation. À la demande de l'Organe subsidiaire du Conseil scientifique et technologique (SBSTA) de la CCNUCC, l'OACI a coopéré à un exercice visant à améliorer à la fois la qualité des données sur les émissions de l'aviation transmises par les parties à la CCNUCC et la méthodologie sur laquelle est fondé ce type de compte rendu. À cet égard, l'OACI a été l'hôte de deux réunions d'experts sur les données relatives aux émissions et la modélisation, en collaboration avec le Secrétariat de la CCNUCC, et elle étudie des modèles applicables aux émissions de l'aviation, qui pourraient être utilisés pour aider le SBSTA.

15:18 Dans la note WP/99, l'Australie donne des informations sur les recherches en cours pour étudier les gains d'efficacité apportés par la gestion du trafic aérien (ATM) et qui pourraient au bout du

compte contribuer à réduire la consommation de carburant et les émissions. Jusqu'à maintenant, les résultats sont tout à fait conformes aux estimations antérieures du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans son rapport spécial sur l'aviation et l'atmosphère planétaire (1999), qui prévoyait des réductions du dioxyde de carbone allant de 6 à 16 %. L'Australie invite l'Assemblée à prier les autres États de mettre en œuvre les mesures opérationnelles du type de celles qui sont décrites dans les nouveaux éléments indicatifs OACI (Circ 303) afin de réduire la consommation de carburant et, par voie de conséquence, les émissions de dioxyde de carbone et autres émissions gazeuses.

15:19 Dans une note préparée et coordonnée avec EUROCONTROL (WP/146), les États de la CEAC, présentent des informations montrant que l'ATM peut améliorer considérablement les performances en matière d'environnement, sans pour autant compromettre la sécurité. La note traite de l'entrée en vigueur du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) dans 41 États (la CEAC et la zone de transition associée), qui a eu pour effet d'abaisser d'environ 5 % la consommation de carburant et les émissions polluantes dans la haute atmosphère et d'un certain nombre d'activités environnementales en vigueur au niveau paneuropéen. Les États de la CEAC demandent à l'Assemblée d'inciter les organes concernés de l'OACI à prendre en compte dans leurs travaux la contribution de l'ATM et, aussi, à encourager les États à intégrer, dans leurs programmes de mise en œuvre du RVSM, une analyse d'incidence environnementale.

15:20 Se référant au rapport du GIEC mentionné ci-dessus, l'IATA (WP/174) fait valoir les avantages environnementaux de la planification ATM. Elle demande que l'OACI, par l'intermédiaire du CAEP et des groupes régionaux de planification, et que les États, par l'intermédiaire de leurs fournisseurs ATS, évaluent l'impact environnemental des plans spécifiques de mise en œuvre et qu'ils tiennent pleinement compte des avantages environnementaux dans la mise en place des systèmes CNS/ATM.

15:21 Dans la note WP/235, la République islamique d'Iran propose la création de matériel d'orientation pour aider les États dans la conception et la fabrication de moteurs d'aviation en vue de limiter le bruit des aéronefs et les incidences environnementales des émissions des moteurs. La note demande aussi une étude sur de nouveaux types de carburant pour moteurs d'aviation qui contiendraient moins de polluants.

15:22 Dans la note WP/123, la Fédération de Russie exprime l'opinion qu'il n'y a pas une seule preuve fiable de l'incidence des gaz à effet de serre sur les conditions climatiques mondiales. Elle souligne la nécessité d'une approche scientifiquement argumentée concernant l'introduction de mesures pour limiter ou réduire les émissions des moteurs d'aviation et recommande que l'OACI, dans ses travaux futurs, concentre son attention sur la réduction des NO_x, en raison de la menace qu'ils constituent pour la santé et l'environnement, et que soit faite une analyse comparative de l'incidence des émissions de NO_x et de CO₂ sur l'environnement.

15:23 Dans la note WP/222, la Tunisie présente la position des États membres de la CAAC à l'appui de la recommandation de CAEP/6 concernant de nouvelles normes plus rigoureuses applicables aux émissions de NO_x, qui sont destinées à être mises en application en 2008. Les États membres de la CAAC enjoignent l'Assemblée de faire ressortir dans l'exposé récapitulatif actualisé qu'il s'agit de normes de production et qu'elles ne seront pas utilisées pour imposer, à l'avenir, des restrictions opérationnelles ou des redevances relativement aux moteurs déjà en exploitation.

15:24 Dans la note WP/153, l'ACI, insiste sur le fait que les émissions, tout comme le bruit, sont de plus en plus un facteur qui limite l'élargissement de la capacité des aéroports et leur aptitude à répondre à la croissance future du trafic. La qualité de l'air locale est une préoccupation environnementale de plus en plus importante pour les aéroports. Bien que certaines mesures fondées sur le marché, comme les échanges de droits d'émission, offrent une solution au problème, l'ACI est d'avis que la réduction à la source reste la seule solution crédible à long terme. Il estime insuffisante la recommandation de CAEP/6 de réduire de 12 % les limites admises dans l'Annexe 16 pour les émissions de NO_x et invite l'Assemblée à appuyer un important resserrement futur des normes de l'Annexe 16 sur les émissions, et ce avant 2010, comme c'est prévu. L'ACI appelle l'attention sur la question des polluants atmosphériques dangereux produits par les aéronefs et encourage l'OACI à assumer un rôle de chef de file dans l'élaboration de renseignements crédibles à ce sujet.

15:25 Dans la note WP/137, les États de la CEAC appellent l'attention sur les effets gravement préjudiciables que subira le secteur de l'aviation à travers le monde si la nécessité d'une norme élevée sur la qualité de l'air aux aéroports et aux environs n'est pas dûment prise en considération, notant que les Lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé sur la qualité de l'air décrivent clairement quelques-uns des effets néfastes de ces polluants sur la santé humaine. Bien qu'ils reconnaissent les progrès accomplis par l'OACI en ce qui concerne les normes sur les émissions et les mesures opérationnelles, ils considèrent que de nouvelles actions s'imposent pour traiter cette question et pour réduire toute opposition à la croissance du trafic. Les États de la CEAC recommandent à l'Assemblée de refléter dans sa résolution sur la protection de l'environnement la nécessité d'entreprendre de nouvelles actions pour protéger la qualité de l'air, étant donné que les contributions des moteurs d'aviation au problème des concentrations de dioxydes d'azote et d'ozone recommencent à augmenter, et de faire un bon accueil à la proposition faite par le CAEP pour une nouvelle norme sur les émissions de NO_x. Ils invitent aussi l'Assemblée à demander au Conseil de veiller à ce que le CAEP procède à un nouvel examen de la norme NO_x d'ici à 2010, de veiller à ce que les travaux du CAEP visant à étendre le régime de certification existant pour les émissions NO_x afin qu'il englobe toutes les phases de vol et tienne compte de la performance de l'ensemble de l'aéronef soient terminés d'ici à 2007 et d'étudier la caractérisation appropriée des particules de matière émises par les moteurs d'aéronefs, comme l'a proposé le CAEP, dans la perspective de changer la norme OACI existante pour les émissions de fumée à la lumière des dernières recommandations faites par l'OMS.

15:26 Dans la note WP/139, les États de la CEAC mettent l'accent sur les préoccupations croissantes au sujet de la contribution de l'aviation aux changements climatiques et sur l'impératif qui en résulte de limiter ou de réduire les incidences environnementales des émissions de moteurs à l'échelle mondiale. Ils demandent au Conseil de continuer de soutenir les activités visant à apporter de nouvelles améliorations à la technologie et aux opérations existantes et, si possible, à identifier des innovations techniques et de nouvelles opérations qui réduiront les émissions et faciliteront la croissance durable de l'aviation.

15:27 Dans la note WP/85, l'IATA exprime l'engagement de l'industrie du transport aérien de contribuer activement aux efforts de l'aviation pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre, étant entendu que ces efforts devraient tenir compte de la nécessité, pour une société durable, de permettre au transport aérien de croître et de répondre à la demande, tout en minimisant ses coûts et en protégeant le régime concurrentiel. Appuyant le rôle prédominant de l'OACI en matière de changements climatiques, l'IATA prie instamment l'OACI de poursuivre l'élaboration de politiques sur les changements climatiques qui tiennent compte des besoins spécifiques à l'aviation, afin d'adopter les

solutions les plus flexibles et les plus économiques, et de s'assurer que l'OACI représente bien les intérêts de l'aviation et fait la promotion de ses réalisations dans les débats qui ont lieu à l'ONU sur les changements climatiques et sur d'autres questions mondiales touchant l'aviation. Elle demande à l'OACI d'appuyer le développement continu de l'aviation comme élément déterminant d'une société planétaire durable et prie les États d'encourager ou de réaliser des améliorations aux infrastructures, en particulier par le biais de solutions CNS/ATM adéquates. En outre, l'IATA présente des propositions précises concernant le projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*.

15:28 Outre les notes susmentionnées, une déclaration du Secrétariat de la CCNUCC appelle l'attention sur les faits nouveaux des derniers jours qui ont augmenté la probabilité que le Protocole de Kyoto entre en vigueur dans un proche avenir. Selon le paragraphe 2 de l'article 2 du Protocole de Kyoto, les Parties visées à l'annexe I de la CCNUCC doivent chercher à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, en passant par l'intermédiaire de l'OACI. Le Secrétariat de la CCNUCC salue l'excellent travail de l'OACI dans le domaine des émissions de l'aviation internationale, notant que l'aviation est une source d'émissions importante. Il est important que les politiques et pratiques de réduction des émissions de l'aviation soient fondées sur des faits solides. La CCNUCC et l'OACI collaborent donc en matière de méthodologie concernant les inventaires de gaz à effet de serre, et le SBSTA de la CCNUCC a invité l'OACI à étudier les possibilités d'examiner et d'améliorer la qualité et la comparabilité des comptes rendus de données. L'OACI fournit régulièrement au SBSTA des rapports sur ses activités et a organisé, en marge de la réunion SBSTA/20 tenue en juin, une séance spéciale sur les émissions de l'aviation, au cours de laquelle elle a communiqué les résultats préliminaires d'une comparaison des données relatives à l'aviation entre les inventaires de la CCNUCC et les résultats de trois modèles qui sont utilisés par le CAEP. Il est noté aussi que les contributions de l'OACI ont été bénéfiques pour les révisions que le GIEC a apportées à ses directives pour l'établissement des inventaires d'émissions. Tous ces faits nouveaux illustrent l'apport constructif de l'OACI à l'amélioration des inventaires des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation.

15:29 Dans les délibérations qui suivent, le Comité insiste sur l'importance du rôle de chef de file de l'OACI pour ce qui est des questions liées aux émissions et accueille favorablement l'excellente coopération entre l'OACI et d'autres organes des Nations Unies, notamment le processus de la CCNUCC. À ce propos, il est noté qu'il est important non seulement de faire rapport sur les activités de l'OACI liées à l'environnement, mais aussi de veiller à ce qu'on ne néglige pas de prendre en considération le rôle de l'aviation dans le développement économique et social du monde entier.

15:30 Le Comité reconnaît que, comme dans le cas du bruit, la croissance des émissions provenant de l'aviation a ralenti depuis quelque temps, mais les préoccupations restent grandissantes en ce qui concerne les émissions des moteurs d'aviation, que l'incidence soit locale ou mondiale. Il salue le travail du CAEP sur les émissions et les progrès réalisés par la réunion CAEP/6, particulièrement la recommandation au sujet d'une nouvelle norme sur les NO_x. Comme pour la question du bruit, il est noté qu'un bon nombre de questions soulevées pendant les débats figuraient déjà dans le nouveau programme de travail du CAEP.

15:31 En ce qui concerne les aspects scientifiques de la contribution de l'aviation aux changements climatiques, il est rappelé au Comité que le rapport spécial du GIEC sur *L'aviation et l'atmosphère planétaire* (1999) reconnaît que les effets de certains types d'émissions aéronautiques sont bien connus, mais que les effets d'autres émissions le sont moins, et qu'il identifie un certain nombre de

domaines clés d'incertitude scientifique (voir la Résolution A33-7 de l'Assemblée, Appendice H). Le Comité note que le CAEP a un processus pour examiner les nouvelles découvertes scientifiques, depuis la publication du rapport du GIEC en passant par son coordonnateur pour la recherche, et souligne l'importance de veiller à ce que le travail de l'OACI et des États dans ce domaine ait une base scientifique fiable.

15:32 Pour ce qui est des mesures opérationnelles visant à limiter ou à réduire les émissions, le Comité se dit satisfait de l'élaboration des éléments indicatifs contenus les *Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions* (Cir 303) et applaudit la promotion de ces éléments indicatifs par le biais d'ateliers. Le Comité reconnaît que l'ATM a un rôle important à jouer dans l'atténuation des incidences environnementales du transport aérien et encourage les États qui ne l'ont pas déjà fait à examiner les possibilités offertes par l'ATM de réduire la consommation de carburant et les émissions. Il demande aussi à l'OACI, par l'intermédiaire du CAEP et d'autres organes compétents, tels que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), d'élaborer des outils appropriés pour évaluer les réductions des émissions liées à la mise en œuvre de mesures ATM. Les États et les organisations internationales sont encouragés à mettre à la disposition du CAEP des experts ATM pour l'appuyer dans ces activités.

15:33 En conclusion, le Comité exprime son appui aux travaux que le CAEP est en train de réaliser dans le domaine des émissions et recommande que le Conseil :

- a) affecte la priorité et les ressources nécessaires aux tâches relatives aux émissions des aéronefs qui figurent dans le programme de travail du CAEP ;
- b) prie instamment les États de consacrer les efforts et les ressources nécessaires pour faire en sorte que le programme de travail du CAEP sur les émissions des moteurs d'aviation soit pleinement exécuté ;
- c) continue de coopérer étroitement avec d'autres organes des Nations Unies œuvrant dans le domaine des émissions, notamment le processus de la CCNUCC et le GIEC, et qu'il soit réceptif à leurs demandes de renseignements.

15:34 Le Comité examine aussi la question des émissions des moteurs d'aviation en vue de la mise à jour de la Résolution A33-7 (voir les paragraphes 15:55 à 15:57).

Émissions des moteurs d'aviation : mesures fondées sur le marché

15:35 Dans la note WP/76, le Conseil rend compte des travaux qu'il a effectués pour donner suite à la demande de l'Assemblée de « poursuivre l'élaboration d'orientations sur l'application de mesures fondées sur le marché destinées aux États et visant à réduire ou à limiter les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, en particulier pour ce qui est de l'atténuation des effets de l'aviation sur les changements climatiques » et d'« évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité » (Résolutions A33-7, Appendice I).

15:36 Ces travaux ont porté essentiellement sur les mesures volontaires (par lesquelles l'industrie et les gouvernements conviennent d'une cible à atteindre et/ou d'une série de mesures

destinées à limiter ou à réduire les émissions), l'échange des droits d'émission (système dans lequel la quantité totale d'émissions serait plafonnée et les droits d'émission, sous forme de permis d'émettre du dioxyde de carbone, pourraient être vendus et achetés, de manière à réaliser les objectifs de réduction des émissions) et les prélèvements liés aux émissions. S'il est vrai que les émissions de moteurs d'aviation ont potentiellement une incidence tant au niveau local qu'à l'échelle mondiale, les travaux se sont néanmoins concentrés sur l'incidence à l'échelle mondiale. On est parti de l'hypothèse que les mesures fondées sur le marché viseraient les émissions de CO₂, tout en laissant ouverte la possibilité d'étendre ultérieurement les travaux à d'autres émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation.

15:37 En ce qui concerne les mesures volontaires, un modèle d'accord/protocole d'entente que les États et autres parties intéressées pourraient utiliser, en parallèle avec les indications corrélatives sur les mesures volontaires visant à limiter ou réduire les émissions de CO₂, a été élaboré et a reçu l'approbation du Conseil. Dans le cadre de ses travaux futurs, le CAEP assurera le suivi de la mise en œuvre.

15:38 Pour ce qui est de l'échange des droits d'émission, l'Assemblée a adopté en 2001 l'idée de mettre au point un système ouvert d'échange de droits d'émission pour l'aviation internationale et a demandé au Conseil de formuler à titre prioritaire des lignes directrices. Le CAEP s'est fait assister par des consultants pour examiner un certain nombre d'options d'échange de droits d'émission et, à la lumière des travaux des consultants, la réunion CAEP/6 a recommandé — et le Conseil a depuis approuvé — que d'autres travaux soient conduits en se concentrant sur deux approches. Selon l'une de ces approches, l'OACI appuierait la mise au point d'un système volontaire d'échange de droits d'émission que les compagnies aériennes, les aéroports, les États et les organisations internationales intéressés pourraient proposer. Selon l'autre approche, l'OACI fournirait des indications à l'intention des États, s'il y a lieu, pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États, conformément au processus de la CCNUCC.

15:39 Dans le cas des redevances liées aux émissions, l'Assemblée a reconnu en 2001 la validité permanente d'une politique élaborée par le Conseil en 1996 (lettre AN 1/17.9-97/62 du 11 juin 1997), dont l'un des points clés est que tout prélèvement de ce type se présente sous forme de redevances plutôt que de taxes. Pour donner suite à une demande de l'Assemblée, le CAEP a élaboré de nouvelles orientations pour répondre aux questions qui pourraient se poser si certains États en venaient à mettre en place une redevance liée aux émissions de CO₂. Cependant, la réunion CAEP/6 n'a pas été en mesure de parvenir à un consensus en raison d'un certain nombre de questions en suspens, notamment le rapport coût-efficacité et divers aspects juridiques, politiques et de mise en œuvre (énumérées plus en détail dans la note WP/76). Le Conseil reconnaît qu'il sera probablement difficile de résoudre ces questions complexes et il a aussi noté que certaines nouvelles approches possibles ont été identifiées par le CAEP, même si ces idées ne sont pas mûres pour l'instant et nécessiteraient d'être élaborées plus avant. De nouvelles études sur les questions en suspens sont nécessaires, mais leur nature exacte sera définie après la session. Cela étant, le Conseil propose à l'Assemblée une version révisée de l'Appendice I — *Mesures fondées sur le marché, relatives aux émissions des moteurs d'aviation* (Résolution A33-7) dans laquelle les États seraient découragés d'imposer de telles redevances. Toutefois, un groupe d'États européens a exprimé un point de vue minoritaire et insisté pour que soit préservée la possibilité de prendre des mesures compatibles avec la politique existante de l'OACI.

15:40 Dans la note WP/123, la Fédération de Russie met l'accent sur la nécessité d'une approche scientifiquement argumentée de l'introduction de mesures fondées sur le marché. Ces mesures

devraient être étudiées davantage avant d'être introduites et, d'ici à ce qu'elles le soient, les initiatives unilatérales devraient être évitées.

15:41 Dans la note WP/177, le Canada, les États-Unis et le Mexique invitent l'Assemblée à ne pas appuyer l'application de redevances liées au CO₂, à ce stade, étant donné que les orientations de l'OACI existantes ne sont pas suffisantes et qu'il n'a pas été démontré jusqu'ici que cette solution offrait de bonnes conditions d'économie et d'efficacité. Ils estiment que des études complémentaires doivent être entreprises pour résoudre les questions juridiques, politiques et économiques en suspens portant sur les redevances liées au CO₂. Ils expriment leur appui à l'élaboration continue d'orientations concernant les mesures volontaires et l'échange des droits d'émission dans un système ouvert pour atténuer les effets de l'aviation sur les changements climatiques. En dernier lieu, ils encouragent les États qui désirent appliquer des redevances liées au CO₂ à passer des accords volontaires, avec des États partageant la même optique, sur une base de réciprocité.

15:42 Dans la note WP/115, les États membres de la CAAC rappellent que, dans l'optique de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto, les pays en développement sont exempts de l'obligation de réduire ou de limiter leurs émissions de gaz à effet de serre. À ce titre, les mesures fondées sur le marché envisagées par l'OACI ne devraient pas être imposées aux pays en développement car elles empireraient leur situation économique.

15:43 Dans la note WP/132, les États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), rappelant les résultats des travaux du CAEP, notent que l'OACI n'est pas parvenue à un consensus sur l'utilisation d'un cadre d'orientation sur la mise en place de redevances liées aux émissions. Il leur tient à cœur de protéger les intérêts économiques des pays en développement et de s'assurer que les mesures prises seront conformes aux engagements pris dans le cadre du processus de la CCNUCC.

15:44 Dans la note WP/153, l'ACI appuie les travaux permanents de l'OACI sur les mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émission, les redevances (à l'exception des prélèvements comme les taxes) et les accords volontaires, notant que ces mesures devraient comporter des objectifs mesurables et acceptés de réduction absolue des émissions.

15:45 Dans la note WP/139, les États de la CEAC insistent sur leurs obligations en vertu de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto. Ils demandent à l'OACI de promouvoir des politiques visant à aider les États contractants qui sont parties à la CCNUCC à prendre des mesures de précaution pour combattre les changements climatiques et rappellent leur opposition à toute interdiction frappant les redevances sur les émissions de gaz à effet de serre. Dans une note connexe (WP/223 et Rectificatif n° 1), les États de la CEAC proposent des amendements au projet d'Appendice I présenté par le Conseil.

15:46 Dans la note WP/85, l'IATA prie les États s'abstenir d'appliquer des mesures locales, nationales ou régionales, comme des taxes ou des redevances, qui pourraient menacer les mesures opérationnelles et volontaires. Dans la note WP/95, elle exprime son appui aux révisions que le Conseil propose d'apporter à l'Appendice I à la Résolution A33-7 et fait ressortir que les intérêts des usagers de l'espace aérien devraient être pris en compte dans les prochaines études sur les redevances liées aux émissions.

15:47 Dans la WP/182, les États de la CLAC s'opposent à l'application aux pays en développement de toute forme de redevances liées aux émissions, que ce soit au niveau national, régional ou mondial.

15:48 Le Comité note que les délibérations sur l'utilisation de mesures fondées sur le marché ont eu lieu dans un climat de consensus sur les objectifs généraux que s'efforcent d'atteindre les États pour ce qui est de la nécessité de se pencher sur les effets de l'aviation sur les changements climatiques et reconnaît le rôle de chef de file joué par l'OACI à cet égard. Il y a toutefois des divergences d'opinions sur le rythme et les méthodes qui devraient être adoptés pour atteindre ces objectifs, comme l'indique ce qui suit. Il est convenu dans l'ensemble que la question des émissions des moteurs d'aviation devrait être traitée d'une manière globale, en associant des mesures techniques, opérationnelles et économiques, et que les compromis entre le bruit et les émissions ainsi qu'entre les émissions de CO₂ et de NO_x devraient être pris en compte.

15:49 Le Comité se félicite des progrès réalisés depuis la 33^e session concernant les mesures volontaires et l'échange des droits d'émission. Il prend note aussi du fait que certaines mesures volontaires ont été mises en œuvre ou le seront dans un proche avenir. Au sujet de la mise sur pied future d'un système ouvert d'échange de droits d'émission pour l'aviation internationale, le Comité donne son aval à l'intention du Conseil de mener des études complémentaires et d'élaborer des orientations pertinentes, sur la base des deux approches qui ont été dégagées.

15:50 Passant à la question plus délicate des redevances liées aux émissions, le Comité prend note des travaux entrepris depuis la 33^e session et des divergences d'opinions. La majorité des États appuie le projet de révision de l'Appendice I à la Résolution A33-7 présenté par le Conseil. Ces États estiment que l'imposition de redevances ne serait pas l'option la plus rentable (dans le sens du paragraphe 3 de l'article 3 de la CCNUCC). Selon eux, les questions fondamentales sur les bases scientifiques d'une telle redevance et sur son bien-fondé si elle est imposée à l'échelle mondiale ne sont toujours pas réglées. Étant donné toutes les questions en suspens mentionnées dans le rapport du Conseil, il faut, de toute évidence, poursuivre les études. Éventuellement, le Comité juridique de l'OACI pourrait participer à certaines de ces études. Les mêmes États jugent qu'aucune mesure unilatérale ne devrait être imposée et que des solutions devraient plutôt être recherchées à un niveau multilatéral. Enfin, ils soulignent que l'accent devrait être mis avant tout sur les mesures techniques et opérationnelles plutôt que sur les mesures fondées sur le marché. Vu leurs difficultés économiques, les États en développement sont gravement préoccupés à l'idée que de telles mesures pourraient leur être imposées bien qu'ils n'aient aucune obligation en vertu des instruments internationaux en vigueur sur les changements climatiques. Par conséquent, ils sont vivement opposés aux prélèvements liés aux émissions et demandent d'en être dispensés.

15:51 Il est rappelé aussi au Comité que la question de l'attribution des émissions de gaz à effets de serre provenant de l'aviation internationale aux inventaires nationaux de gaz à effet de serre n'avait toujours pas été résolue dans le cadre du processus de la CCNUCC. Étant donné qu'il y a différentes manières de procéder à cette attribution, il peut être prématuré pour les États d'introduire des redevances liées au CO₂ qui pourraient se révéler incompatibles avec leurs obligations juridiques en vertu du processus de la CCNUCC.

15:52 Une opinion différente, défendue par des États de la CEAC et un autre État, insiste sur le besoin de souplesse. Il leur faut garder ouvertes toutes les options concernant des mesures fondées sur le

marché, étant donné qu'une des options choisies, par exemple l'échange des droits d'émission, pourrait ne pas suffire à elle seule à régler tout à fait le problème. Ils sont d'avis que la suppression de la possibilité d'introduire des redevances serait un pas en arrière pour l'OACI et pourrait nuire à la crédibilité de l'OACI dans le domaine des émissions. Ils estiment que l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour différer l'adoption de telles mesures, se référant aux mesures de précaution recommandées dans la Déclaration de Rio (1992) et la CCNUCC (paragraphe 3 de l'article 3) et au principe du pollueur-payeur. Ils avancent aussi la nécessité pour les États qui se sont engagés dans le cadre du processus de la CCNUCC, plus particulièrement en vertu du Protocole de Kyoto qui devrait entrer en vigueur sous peu, de prendre des mesures compatibles avec ce processus, tout en tenant compte des préoccupations des États en développement, dans un contexte où les responsabilités sont à la fois communes et différenciées. Finalement, ils précisent que la question des redevances liées aux émissions devrait être claire et que ces redevances sont de deux types. L'un d'eux concerne la qualité de l'air au niveau local et est déjà en vigueur dans quelques États européens. L'autre est de portée mondiale et vise les gaz à effets de serre. Bien que les redevances de ce type fassent l'objet d'études en Europe, il n'y a pas, pour le moment, de plans immédiats pour les introduire.

15:53 Le Comité reconnaît que des États se sont engagés dans le cadre de la CCNUCC et que l'OACI a des responsabilités spéciales dans ce processus, surtout maintenant qu'il semble que le Protocole de Kyoto entrera en vigueur. Il est convenu qu'il faut se pencher sur les travaux futurs concernant les émissions de CO₂ et tenter de résoudre les questions en suspens qui ont été exposées dans le rapport du Conseil et au cours des délibérations du Comité. Il est noté que le Conseil devrait envisager comment ces études pourraient être menées à la lumière de l'examen par l'Assemblée de ce sujet. Les opinions exprimées pourraient aider le Conseil dans ses débats à venir.

15:54 Passant à l'Appendice I du projet de résolution de l'Assemblée qui a été présenté par le Conseil, l'Assemblée examine plusieurs propositions d'amendement. Après de longues négociations, notamment en ce qui concerne les prélèvements liés aux émissions, une entente se dégage. Les études concernant les redevances sur les émissions de gaz à effet de serre se poursuivront. Au cours des trois prochaines années, ces redevances ne seront pas introduites à l'échelle internationale mais les États disposeront d'une certaine latitude pour les introduire dans certaines circonstances qui sont décrites dans le texte révisé ; cette question sera examinée et débattue de nouveau à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée. Certaines dispositions particulières sont aussi introduites en ce qui concerne les prélèvements sur les émissions liés à la qualité de l'air local. Le texte révisé de l'Appendice I est intégré au texte révisé d'un nouveau projet de résolution destiné à annuler et remplacer la Résolution A33-7 de l'Assemblée (voir les paragraphes 15:55 à 15:57).

Résolution récapitulative

15:55 À sa 33^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A33-7, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*. Conformément au paragraphe 2 du dispositif de cette résolution, le Conseil a soumis dans la note WP/77 un nouvel exposé récapitulatif basé sur la Résolution A33-7, avec des révisions tenant compte des faits nouveaux survenus depuis la 33^e session. Les modifications de fond suivantes ont été apportées :

- a) ajout de nouveaux objectifs de l'OACI dans le domaine de l'environnement (Appendice A) ;
- b) en ce qui concerne le bruit des aéronefs : modifications visant à prendre en compte de nouveaux éléments indicatifs sur l'«approche équilibrée» de la gestion du bruit (Appendice C) ainsi que sur la planification et la gestion de l'utilisation des terrains (Appendice F) ;
- c) en ce qui concerne les émissions des moteurs d'aviation : modifications visant à prendre en compte de nouveaux éléments indicatifs sur les mesures opérationnelles pour limiter ou réduire les effets des émissions sur l'environnement (Appendice H) et les nouvelles études qui ont été effectuées en ce qui concerne les mesures fondées sur le marché (Appendice I).

15:56 Lorsqu'il examine le projet du Conseil, le Comité tient également compte de ses débats antérieurs sur l'Appendice I concernant les mesures fondées sur le marché, de la nécessité d'introduire un texte reflétant les conclusions antérieures du Comité, et de certaines propositions visant expressément à réviser le projet du Conseil, contenues dans une note présentée par les États de la CEAC (WP/223 et Rect. n° 1).

15:57 Le Comité soumet à l'adoption de la Plénière la Résolution 15/1, Appendices A à I, qui annule et remplace la Résolution A33-7.

RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF ET RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION

Résolution 15/1

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A33-7 elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

Considérant que la Résolution A33-7 se compose d'un texte d'introduction et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il faut ajouter de nouveaux objectifs dans le domaine de l'environnement (Appendice A),

Considérant qu'il faut prendre en compte de nouveaux éléments d'orientation concernant le bruit des aéronefs, notamment sur l'« approche équilibrée » de la gestion du bruit (Appendice C) et sur la planification et la gestion de l'utilisation des terrains (Appendice F), ainsi que les autres faits nouveaux survenus dans ce domaine depuis la 33^e session de l'Assemblée,

Considérant qu'il convient de tenir compte aussi des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 33^e session de l'Assemblée dans le domaine des émissions des moteurs d'aviation, notamment des nouveaux éléments indicatifs de l'OACI sur les mesures opérationnelles et des nouvelles études relatives aux mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les gaz à effet de serre produits par l'aviation (Appendices H et I),

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement à la date de la clôture de la 35^e session de l'Assemblée :

- Appendice A — Généralités
- Appendice B — Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement
- Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs
- Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16
- Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit
- Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains
- Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique
- Appendice H — Incidences environnementales de l'aviation civile dans l'atmosphère
- Appendice I — Mesures fondées sur le marché, relatives aux émissions des moteurs d'aviation

2. *Demande* au Conseil de lui soumettre pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-7.

APPENDICE A

Généralités

L'Assemblée,

Considérant qu'il est dit dans le préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* que « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension [...] » et qu'en vertu de l'article 44 de la Convention, l'OACI a pour buts « d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à [...] répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

Considérant qu'un grand nombre des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures intégrées tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures d'exploitation propres à atténuer le bruit et d'une organisation appropriée de la circulation aérienne, ainsi que de l'utilisation judicieuse de la planification des aérodomes, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

Considérant que d'autres organisations internationales s'engagent dans des activités associées aux politiques environnementales ayant une incidence sur le transport aérien,

Considérant que, dans l'accomplissement de cette tâche, l'OACI s'efforce de réaliser un équilibre entre les avantages que l'aviation civile internationale apporte à la collectivité et les dommages causés à l'environnement dans certaines régions par l'évolution progressive de l'aviation civile,

Considérant que des renseignements fiables sur les effets environnementaux de l'aviation sont indispensables pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États contractants,

Considérant que l'OACI prévoit une coopération avec d'autres organisations internationales, selon les besoins, y compris une éventuelle participation aux projets financés par le Fonds des Nations Unies pour l'environnement,

1. *Déclare* que l'OACI a conscience des effets néfastes que l'activité de l'aviation civile peut exercer sur l'environnement, qu'elle continuera d'en tenir compte et qu'elle sait qu'il lui incombe, ainsi qu'à ses États membres, d'assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement. Dans l'exercice de ses responsabilités, l'OACI s'efforcera :

- a) de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs ;
- b) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air à l'échelon local ;

- c) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat mondial ;

2. *Insiste* sur le fait qu'il est important que l'OACI prenne un rôle de chef de file pour toutes les questions d'aviation civile liées à l'environnement et *demande* au Conseil de conserver l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes ces questions et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations ;

3. *Demande* au Conseil d'évaluer régulièrement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation et de continuer de créer des outils à cette fin ;

4. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences actuelles et futures du bruit et des émissions de moteurs d'aviation ainsi que sur la politique et les éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine de l'environnement de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers ;

5. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement, en toutes occasions propices, l'OACI en matière d'environnement ;

6. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information scientifique nécessaire pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;

7. *Encourage* le Conseil à tenter de conclure des accords de coopération, lorsqu'il le jugera souhaitable, avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement en vue de l'exécution de projets relatifs à l'environnement financés par le Fonds des Nations Unies pour l'environnement ;

8. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures unilatérales en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné de l'aviation civile internationale.

APPENDICE B

Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement

L'Assemblée,

Considérant que le problème du bruit des aéronefs au voisinage d'un grand nombre d'aéroports du monde qui continue à susciter l'inquiétude du public et qui limite l'expansion de l'infrastructure aéroportuaire exige que les mesures nécessaires soient prises,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume I — *Bruit des aéronefs* —, qui contient des normes de certification acoustique pour les futurs avions subsoniques (à l'exception des adacs/adavs) et qu'il a notifié cette décision aux États contractants,

Considérant que des redevances liées au bruit sont perçues à certains aéroports et que des éléments d'orientation de l'OACI existent de longue date à ce sujet (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082),

Considérant que, même si on ne la comprend pas entièrement, l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement aux échelles locale et mondiale est une source de préoccupation,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume II, *Émissions des moteurs d'aviation*, qui contient des normes de certification des nouveaux moteurs d'aviation tenant compte de leurs émissions, et qu'il a informé les États de cette décision,

Considérant que, suite à la récente diminution du trafic et à la réduction consécutive du nombre de vols, qui ont momentanément réduit la pression des préoccupations environnementales, l'aviation devrait retrouver sa courbe de croissance habituelle en 2005 et au-delà,

Considérant que le développement futur de l'aviation pourrait augmenter et aggraver le problème du bruit et des émissions des moteurs d'aviation, à moins que des mesures ne soient prises en vue d'améliorer la situation,

Considérant que le Conseil a institué un Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour qu'il contribue à l'élaboration de nouvelles normes, pratiques recommandées et procédures et/ou de nouveaux éléments indicatifs sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation,

Notant la Résolution A33-14¹ (Appendice Q) qui appelle l'attention des constructeurs et des exploitants d'aéronefs sur le fait que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement, et avec le minimum de perturbations pour l'environnement, sur les aérodromes employés pour l'exploitation des avions à réaction actuels,

1. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en juin 2001, de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs, qui figure au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, ainsi que la récente proposition relative à de nouvelles normes plus rigoureuses applicables aux émissions d'oxydes d'azote, qui sont destinées à être mises en application le 1^{er} janvier 2008 ;

2. *Charge* le Conseil, avec l'aide et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales, de poursuivre énergiquement les travaux visant à élaborer des normes, pratiques recommandées et procédures et/ou des éléments indicatifs traitant de l'incidence de l'aviation sur l'environnement ;

3. *Charge* le Conseil de veiller à ce que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines, et à ce que les ressources nécessaires pour ce faire soient mises à sa disposition ;

4. *Prie instamment* les États contractants des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;

¹ Référence à mettre à jour en fonction de la décision de l'Assemblée sur la Résolution A33-14.

5. *Prie instamment* les États contractants d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du paragraphe 2 du présent appendice.

APPENDICE C

Politiques et programmes fondés sur une «approche équilibrée» pour la gestion du bruit des aéronefs

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI a pour objectif de promouvoir le plus haut degré possible d'uniformité dans l'aviation civile internationale, notamment des règlements environnementaux,

Considérant que la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux et régionaux visant à atténuer le bruit des aéronefs pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile dans le développement économique,

Considérant que la gravité du problème du bruit des aéronefs dans de nombreux aéroports a entraîné des mesures qui limitent l'exploitation des aéronefs et qu'elle a suscité une opposition vigoureuse à l'agrandissement de certains aéroports existants ou à la construction de nouveaux aéroports,

Considérant que l'OACI s'est engagée à mettre tout en œuvre pour porter à un niveau maximal la compatibilité entre le développement sûr, économique, efficace et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement, et qu'elle poursuit activement l'idée d'une « approche équilibrée » pour réduire le bruit des aéronefs et d'éléments d'orientation de l'OACI sur la façon dont les États pourraient suivre une telle approche,

Considérant que l'approche équilibrée pour la gestion du bruit mise au point par l'OACI consiste à identifier les problèmes de bruit à un aéroport puis à analyser les diverses mesures disponibles pour l'atténuer en étudiant quatre principaux éléments, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et des restrictions de l'exploitation, en vue d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible,

Considérant que l'évaluation des incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs est un outil indispensable pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États contractants,

Considérant qu'il appartient aux États contractants de choisir le mécanisme par lequel ils retiendront parmi ces éléments ceux qu'ils appliqueront et ceux qui feront l'objet de leurs décisions et qu'il incombe en dernier ressort à chaque État d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes du bruit à ses aéroports, en tenant dûment compte des règles et politiques de l'OACI,

Considérant que, en réponse à une demande faite par l'Assemblée en 2001, des orientations ont été produites afin d'aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée [*Document d'orientation sur l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829)],

Reconnaissant que les solutions à apporter aux problèmes du bruit doivent être adaptées aux caractéristiques propres à l'aéroport auquel ces solutions seront appliquées, ce qui appelle la recherche des solutions aéroport par aéroport, et que des solutions identiques peuvent être appliquées si les mêmes problèmes de bruit sont constatés à des aéroports,

Reconnaissant que les mesures prises pour atténuer le bruit peuvent avoir des incidences de coût marquées pour les exploitants aériens et les autres parties prenantes, en particulier ceux des pays en développement,

Reconnaissant que les États ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'«approche équilibrée» de l'OACI,

Reconnaissant que certains États peuvent aussi avoir des politiques de gestion du bruit plus générales,

Considérant que les améliorations de l'environnement sonore obtenues à de nombreux aéroports grâce au remplacement des avions conformes au Chapitre 2 (avions qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais dont les niveaux de bruit excèdent ceux du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16) par des avions plus silencieux devraient être préservées en tenant compte du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'empiètement urbain incompatible autour des aéroports,

1. *Invite* tous les États contractants de l'OACI et les organisations internationales à reconnaître le rôle de premier plan qui revient à l'OACI lorsqu'il s'agit de traiter des problèmes du bruit des avions ;

2. *Prie instamment* les États :

- a) d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit en tenant dûment compte des éléments d'orientation de l'OACI (Doc 9829), des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents, quand ils s'efforcent de résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux ;
- b) de mettre en place ou de superviser un mécanisme transparent lorsqu'ils envisagent des mesures d'atténuation du bruit, comprenant :
 - 1) une évaluation du problème du bruit à l'aéroport intéressé, qui soit fondée sur des critères objectifs mesurables et d'autres facteurs pertinents ;
 - 2) une évaluation du coût et des avantages probables des diverses mesures qui peuvent être prises et, sur la base de cette évaluation, l'adoption de celles qui visent à apporter le maximum de gains environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;
 - 3) une disposition sur la communication des résultats de l'évaluation, sur la consultation des parties prenantes et sur la solution des différends ;

3. *Encourage* les États :
 - a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens ;
 - b) à appliquer des politiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains pour limiter l'empiétement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec l'Appendice F à la présente résolution ;
 - c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible ;
 - d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'Appendice E à la présente résolution ;
4. *Demande* aux États :
 - a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques ;
 - b) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago ;
 - c) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement ;
5. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs dans l'aviation civile internationale ;
6. *Demande* au Conseil :
 - a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;
 - b) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;
 - c) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;
7. *Prie instamment* les États d'appuyer comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI.

APPENDICE D

Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16

L'Assemblée,

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives aux niveaux de bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice, le retrait progressif est défini comme étant un retrait du service international d'une catégorie d'aéronefs fondée sur le bruit à tous les aéroports d'un ou de plusieurs États,

Considérant que le Comité de la protection de l'environnement en aviation a conclu qu'un retrait général des aéronefs du Chapitre 3 par tous les pays qui ont imposé un retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 n'est pas justifié du point de vue des coûts-avantages,

Considérant que certains États ont imposé ou entrepris d'imposer le retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, ou envisagent de le faire,

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visent pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions,

Reconnaissant que les restrictions d'exploitation des avions actuels pourraient augmenter les coûts des compagnies aériennes et imposer un lourd fardeau économique, en particulier aux exploitants d'aéronefs qui ne disposent peut-être pas des ressources financières nécessaires pour se rééquiper, tels que ceux de pays en développement,

Considérant que la solution des problèmes liés au bruit des avions doit être fondée sur la reconnaissance mutuelle des difficultés rencontrées par les États et sur un équilibre entre leurs diverses préoccupations,

1. *Prie instamment* les États de n'imposer aucun retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 avant d'avoir examiné :

- a) si l'attrition normale des flottes existantes de ces avions ne permet pas d'assurer la protection nécessaire de l'environnement sonore aux abords des aéroports ;
- b) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par une réglementation qui empêcherait leurs exploitants d'ajouter de tels avions à leurs flottes, que ce soit par achat, location, affrètement ou banalisation, ou bien par des incitations à accélérer la modernisation des flottes ;

- c) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par des restrictions limitées aux aéroports et aux pistes dont ils auront déterminé et déclaré que l'utilisation entraîne des problèmes de bruit, ainsi qu'aux périodes où les nuisances sont les plus grandes ;
- d) les incidences de toute restriction sur les autres États concernés, en les consultant et en leur donnant un préavis raisonnable quant à leurs intentions ;

2. *Prie instamment* les États qui, malgré le paragraphe 1, décident d'imposer le retrait progressif des avions qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3 :

- a) de formuler toute restriction éventuelle de sorte que les avions conformes au Chapitre 2 d'un exploitant donné qui assurent actuellement des services sur leur territoire puissent être retirés graduellement de ces services sur une période d'au moins 7 ans ;
- b) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif ci-dessus, l'exploitation d'un avion moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité ;
- c) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif, l'exploitation d'avions gros-porteurs existant actuellement ou d'avions équipés de moteurs à taux de dilution supérieur à 2 : 1 ;
- d) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

3. *Encourage vivement* les États à continuer à coopérer aux échelons bilatéral, régional et interrégional en vue :

- a) d'atténuer la nuisance acoustique pour les riverains des aéroports sans imposer de difficultés économiques graves aux exploitants d'avions ;
- b) de tenir compte des problèmes des exploitants des pays en développement à l'égard des avions du Chapitre 2 actuellement immatriculés dans ces pays, lorsque ces avions ne peuvent pas être remplacés avant la fin de la période de retrait progressif, sous réserve qu'il y ait preuve qu'une commande ou un contrat de location d'avions de remplacement conformes au Chapitre 3 a été passé et que la première date de livraison a été acceptée ;

4. *Prie instamment* les États de ne pas mettre en place de mesures pour imposer le retrait progressif des aéronefs qui sont conformes, suite à une certification originale ou à une recertification, aux normes acoustiques figurant dans l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3 ou 4 ;

5. *Prie instamment* les États de ne pas imposer de restrictions visant l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3, sauf dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit établie par l'OACI et en conformité avec les Appendices C et E à la présente résolution ;

6. *Prie instamment* les États d'aider les exploitants d'avions dans leurs efforts pour accélérer la modernisation des flottes et ce faisant d'écarter les obstacles et de permettre à tous les États d'avoir accès à la location ou à l'achat d'avions conformes au Chapitre 3, notamment en fournissant une assistance technique multilatérale au besoin.

APPENDICE E

Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

L'Assemblée,

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives au bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice une restriction d'exploitation est définie comme étant toute mesure liée au bruit, qui limite ou réduit l'accès d'un aéronef à un aéroport,

Considérant que l'Appendice C à la présente résolution demande aux États d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit lorsqu'ils cherchent à résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux,

Considérant que l'ampleur des futures réductions du bruit à la source sera limitée, puisque les améliorations déjà obtenues dans le domaine technologique correspondant sont graduellement apportées à la flotte et qu'il n'est pas prévu de percée significative dans ce domaine dans l'avenir prévisible,

Considérant qu'à de nombreux aéroports, des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains, des procédures opérationnelles antibruit et d'autres solutions de lutte contre le bruit sont déjà en place, bien que l'empiétement urbain se poursuive dans certains cas,

Considérant que la mise en œuvre du retrait progressif des aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui excèdent les niveaux de bruit du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 (Appendice D à la présente résolution) est terminée dans certains États et, en supposant que la croissance des activités de transport aérien se poursuivra, que, à défaut d'autres mesures, le nombre de personnes exposées au bruit des aéronefs à certains aéroports augmentera vraisemblablement dans ces États,

Considérant qu'il existe des différences régionales marquées dans la mesure où on peut s'attendre à ce que le bruit des aéronefs pose problème pendant les deux prochaines décennies et que, pour cette raison, certains États ont envisagé d'imposer des restrictions d'exploitation à certains aéronefs conformes aux normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3,

Considérant que si l'exploitation des aéronefs du Chapitre 3 est frappée de restrictions à certains aéroports, elles devront être fondées sur une approche équilibrée et sur les orientations pertinentes de l'OACI (Doc 9829) et être adaptées aux besoins particuliers de l'aéroport touché,

Considérant que ces restrictions pourraient avoir des répercussions économiques graves sur les investissements que font les exploitants d'aéronefs d'États autres que ceux qui imposent les restrictions,

Reconnaissant que ces restrictions vont au-delà de la politique établie à l'Appendice D à la présente résolution et d'autres éléments d'orientation pertinents élaborés par l'OACI,

Reconnaissant que l'OACI n'oblige pas les États à imposer des restrictions d'exploitation aux aéronefs du Chapitre 3,

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions, et plus particulièrement qu'il est entendu que la nouvelle norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 se rapporte seulement à la certification,

Reconnaissant en particulier que les États ont des obligations juridiques, des lois, des arrangements existants et des politiques établies qui dictent peut-être la gestion des problèmes de bruit à leurs aéroports et qui pourraient influencer sur l'application du présent appendice,

1. *Prie instamment* les États de veiller, dans la mesure du possible, à ce que toute restriction d'exploitation ne soit adoptée que si une telle mesure s'appuie sur une évaluation préalable de ses avantages escomptés et de ses éventuelles incidences négatives ;

2. *Prie instamment* les États de ne pas imposer, à un aéroport donné, de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, avant :

- a) la fin du retrait des aéronefs qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 à l'aéroport considéré ;
- b) d'avoir évalué les autres solutions possibles pour faire face au problème du bruit à l'aéroport considéré ou suivant l'approche équilibrée décrite à l'Appendice C ;

3. *Prie instamment* les États qui, malgré le paragraphe 2, autorisent l'imposition, à un aéroport donné, de restrictions à l'exploitation d'aéronefs qui, en raison de leur certification initiale ou de leur recertification, sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 :

- a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, Volume I ;
- b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée ;
- c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt qu'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport ;
- d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n'y a pas d'autre solution appropriée (par exemple services long-courriers) ;

- e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d'aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés graves en accordant des exceptions ;
- f) d'imposer ces restrictions graduellement, si possible, pour tenir compte des incidences sur le plan des coûts pour les exploitants des aéronefs qu'elles frapperont ;
- g) de donner aux exploitants une période de préavis raisonnable ;
- h) de tenir compte des incidences économiques et environnementales sur l'aviation civile ;
- i) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

4. *Prie de plus instamment* les États de ne pas autoriser l'imposition de toute restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16.

APPENDICE F

Planification et gestion de l'utilisation des terrains

L'Assemblée,

Considérant que la planification et la gestion de l'utilisation des terrains constituent ensemble un des quatre principaux éléments d'une approche équilibrée pour la gestion du bruit,

Considérant que le nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs dépend de la façon dont l'utilisation des terrains avoisinant un aéroport est planifiée et gérée, et en particulier du degré de contrôle exercé sur le développement résidentiel et les autres activités sensibles au bruit,

Considérant que l'activité peut augmenter nettement à la plupart des aéroports et que la croissance future risque d'être freinée par des utilisations inappropriées des terrains au voisinage des aéroports,

Considérant que le retrait progressif des avions à réaction subsoniques qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui dépassent les niveaux de bruit spécifiés dans le Chapitre 3 a permis, à de nombreux aéroports, de réduire les dimensions des empreintes de bruit représentant les zones dans lesquelles les personnes sont exposées à des niveaux sonores inacceptables, et de réduire aussi le nombre total de personnes exposées au bruit,

Considérant qu'il est indispensable de préserver ces améliorations dans toute la mesure possible pour le bien des collectivités locales,

Considérant qu'il est prévu aussi que la nouvelle norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 donnera plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer par des aéronefs plus silencieux les aéronefs de leur flotte,

Reconnaissant que même si elle comporte des activités de planification qui peuvent relever principalement des autorités locales, la gestion de l'utilisation des terrains influe sur la capacité de l'aéroport et, par voie de conséquence, elle a des incidences sur l'aviation civile,

Considérant que des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figurent dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), 2^e Partie — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*, qui a récemment été mise à jour,

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des empiétements inappropriés dans des zones où les niveaux de bruit ont été réduits ;

2. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les réductions potentielles des niveaux de bruit qui pourraient résulter de la mise en service d'aéronefs plus silencieux, en particulier de ceux qui sont conformes à la nouvelle norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiétements inappropriés lorsqu'on peut les éviter ;

3. *Prie instamment* les États, lorsqu'il existe encore des possibilités d'atténuer les problèmes de bruit des aéronefs par des mesures préventives :

- a) de construire les nouveaux aéroports à des endroits appropriés, notamment à l'écart des zones sensibles au bruit ;
- b) de prendre les mesures appropriées pour que la planification des terrains soit pleinement prise en compte dès le stade initial de la construction d'un nouvel aéroport ou de toute expansion d'un aéroport existant ;
- c) de définir, autour des aéroports, des zones correspondant à des niveaux de bruit différents, en tenant compte des niveaux de population, de la croissance démographique ainsi que des prévisions de croissance du trafic et d'établir des critères, qui tiennent compte des éléments d'orientation de l'OACI, pour l'utilisation appropriée des terrains qui s'y trouvent ;
- d) de promulguer des lois, établir des orientations ou mettre en œuvre d'autres moyens appropriés pour assurer le respect des critères d'utilisation des terrains ;
- e) de mettre à la disposition des collectivités riveraines des aéroports des renseignements faciles à lire sur les activités du transport aérien et leurs effets sur l'environnement ;

4. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que les indications du Doc 9184 sur l'utilisation des terrains soient d'actualité et qu'elles répondent aux besoins des États ;

- b) de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir la gestion de l'utilisation des terrains, en particulier dans les régions du monde où l'occasion existe peut-être d'éviter le problème du bruit des aéronefs dans l'avenir.

APPENDICE G

Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

L'Assemblée,

Considérant que, depuis la mise en service commercial d'avions supersoniques, il a été pris des mesures pour éviter de créer des situations inacceptables pour la population du fait de la détonation balistique, comme la perturbation du sommeil et les effets nocifs, sur les personnes et les biens, sur terre et sur mer, de l'amplification de cette détonation,

Considérant que les États qui ont entrepris la construction de ces avions supersoniques, ainsi que d'autres États, continuent de faire des recherches sur les effets physiques, physiologiques et sociologiques de la détonation balistique,

1. *Réaffirme* l'importance qu'elle attache à garantir que la détonation balistique des avions supersoniques en service commercial ne créera pas de situations inacceptables pour la population ;

2. *Charge* le Conseil de procéder, d'après les renseignements disponibles et en recourant aux mécanismes appropriés, à un examen des Annexes et autres documents pertinents, afin de s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des problèmes que pourrait créer pour les populations l'exploitation des avions supersoniques, et de prendre, en ce qui concerne particulièrement la détonation balistique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de cette détonation, sur la définition en termes quantitatifs ou qualitatifs de l'expression «situations inacceptables pour la population» et sur l'établissement des limites correspondantes ;

3. *Invite* les États qui ont entrepris la construction d'avions supersoniques à présenter en temps utile à l'OACI des propositions sur la manière dont toute spécification établie par l'OACI pourra être respectée.

APPENDICE H

Incidences environnementales de l'aviation civile sur l'atmosphère

L'Assemblée,

Considérant les préoccupations croissantes que suscitent les problèmes environnementaux dans l'atmosphère tels que le réchauffement de la planète et l'appauvrissement de la couche d'ozone,

Considérant que le plan « Action 21 » adopté par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement de 1992 appelle les gouvernements à s'occuper de ces problèmes avec la coopération des organes pertinents des Nations Unies,

Considérant que l'évaluation la plus complète jusqu'à présent de la contribution de l'aviation à ces problèmes figure dans le rapport spécial sur *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, qui a été produit à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), en collaboration avec le Groupe de l'évaluation scientifique du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, publié en 1999 et qui indique notamment que :

- les aéronefs dégagent des gaz et des particules qui modifient la teneur en gaz à effet de serre dans l'atmosphère, qui déclenchent la formation de traînées de condensation et intensifient la présence de cirrus, autant de facteurs qui contribuent au changement climatique,
- les aéronefs sont responsables pour environ 3,5 % du forçage radiatif total (qui est une mesure des changements du climat) découlant de toutes les activités humaines et que ce taux, qui ne tient pas compte des effets des changements éventuels dans la formation de cirrus, va sans doute augmenter,
- les progrès technologiques dans la construction d'aéronefs et de moteurs d'aviation et l'amélioration du système de la circulation aérienne ne manqueront pas de se traduire par des avantages pour l'environnement, mais ces avantages ne compenseront pas entièrement les effets des émissions accrues découlant de la croissance prévue de l'aviation,

Considérant que le rapport spécial du GIEC reconnaît que les effets de certains types d'émissions aéronautiques sont bien connus mais que les effets d'autres émissions le sont moins, et qu'il identifie un certain nombre de domaines clés d'incertitude scientifique qui limitent la capacité de prévoir les incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,

Considérant que, depuis la publication du rapport spécial du GIEC, d'autres travaux ont été effectués dans certains des domaines clés d'incertitude scientifique indiqués dans le rapport, notamment l'influence des traînées de condensation et des aérosols sur les nuages cirriformes et les effets sur le climat des oxydes d'azote et du méthane,

Considérant que l'OACI a demandé que le GIEC, dans son quatrième rapport d'évaluation, dont la publication est prévue pour 2007, ajoute une mise à jour des principales conclusions du rapport spécial,

Considérant que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique,

Considérant que l'organe subsidiaire du Conseil scientifique et technologique de la CCNUCC a demandé l'aide de l'OACI sur des questions de méthodologie relatives à la collecte de données et à la communication de comptes rendus sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelon national ;

Considérant que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui doit encore entrer en vigueur, demande aux pays développés de

chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des combustibles de soute utilisés dans le transport aérien, en passant par l'intermédiaire de l'OACI (Article 2.2),

Considérant que le Protocole de Kyoto traite différemment les émissions internationales et nationales provenant du secteur aéronautique, en ce sens qu'il est demandé aux pays développés de poursuivre la limitation ou la réduction des gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale par l'intermédiaire de l'OACI (Article 2.2 du Protocole), alors que les émissions provenant de l'aviation nationale sont incluses, pour les pays développés, dans des objectifs nationaux qui demandent une réduction globale des émissions totales de toutes les sources de 5,2 % pour la période 2008-2012 (par rapport aux niveaux de 1990 et sur la base de six gaz spécifiques à effet de serre), et que les avantages potentiels de l'harmonisation du traitement des émissions des aviations nationales et internationale ont été notés,

Considérant que le Conseil de l'OACI a examiné des options de politique pour limiter ou réduire les effets des émissions des moteurs d'aviation de l'aviation civile sur l'environnement, en particulier en réponse à la Résolution A33-7, Appendices H et I, et que des travaux sont en cours sur des moyens techniques et des normes, sur des mesures opérationnelles visant à réduire la consommation de carburant et, par là, les émissions, ainsi que sur des mesures fondées sur le marché (voir l'Appendice I), et que des rapports réguliers ont été communiqués à la Conférence des Parties à la CCNUCC,

Reconnaissant que de substantielles économies de carburant et réductions d'émissions peuvent être réalisées grâce à des améliorations de la gestion du trafic aérien (ATM) ;

Accueillant avec satisfaction les dispositions prises par l'OACI pour promouvoir l'utilisation de mesures opérationnelles, notamment la publication de la Circulaire 303, *Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions*, et la tenue de deux ateliers sur le sujet,

1. *Prie instamment* les États :

- a) d'encourager la recherche scientifique visant à lever les incertitudes en question dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire ;
- b) de veiller à ce que les évaluations internationales futures des changements climatiques effectuées par le GIEC et les autres organismes compétents des Nations Unies comprennent des renseignements à jour sur les effets de l'aviation sur l'atmosphère ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à coopérer étroitement avec le GIEC et les autres organisations œuvrant à la détermination de la contribution de l'aviation aux problèmes environnementaux dans l'atmosphère ainsi qu'avec les organisations œuvrant à l'élaboration de politiques dans ce domaine, notamment avec la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, de formuler des propositions

concrètes et de fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, en mettant en particulier l'accent sur l'utilisation de solutions techniques et tout en poursuivant l'examen de mesures fondées sur le marché, et en tenant compte des incidences possibles pour les pays en développement et les pays développés ;

- c) de continuer d'aider l'organe subsidiaire du Conseil scientifique et technologique de la CCNUCC en ce qui concerne les questions de méthodologie ;
- d) de continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM et à encourager le recours aux mesures opérationnelles décrites dans les orientations de l'OACI (Cir 303) comme moyen de limiter ou de réduire les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation ;

3. *Invite* les États contractants et les organisations internationales à tenir l'OACI informée de l'évolution de la situation dans ce domaine.

APPENDICE I

Mesures fondées sur le marché concernant les émissions des moteurs d'aviation

L'Assemblée,

Considérant que l'Appendice H à la présente résolution établit le contexte général dans lequel des options de politique, et notamment des mesures fondées sur le marché, sont considérées comme un moyen de limiter ou de réduire l'incidence environnementale des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que les mesures fondées sur le marché sont des outils de politique visant à réaliser les objectifs environnementaux à un moindre coût et avec plus de souplesse que les mesures de réglementation traditionnelle,

Considérant que, ces dernières années, les gouvernements reconnaissent de plus en plus qu'il est nécessaire que chaque secteur économique compense intégralement les dommages environnementaux qu'il cause, et que la question des mesures fondées sur le marché pour protéger l'environnement, y compris des redevances ou taxes applicables au transport aérien, un système d'échange de droits d'émission ou des mesures volontaires, a été soulevée par exemple dans le contexte des mesures de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre,

Considérant que le Principe 16 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement (1992) dispose que «Les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement»,

Considérant que le Protocole de Kyoto traite différemment les émissions internationales et nationales provenant du secteur aéronautique, que les avantages potentiels de l'harmonisation du traitement des deux catégories d'émissions ont été notés et qu'il a été reconnu que certains États

contractants ou groupes d'États prennent déjà des mesures pour concevoir divers moyens de réduire les émissions de leurs secteurs nationaux, notamment les émissions de leurs aviations nationales,

Considérant que les politiques de l'OACI établissent une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce que «une redevance est conçue et prélevée dans le but spécifique de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile ; une taxe est destinée à accroître les revenus de gouvernements nationaux ou locaux qui ne sont pas généralement appliqués à l'aviation civile en totalité ni sur une base spécifique de coûts»,

Considérant que l'OACI a élaboré à l'intention des États contractants des orientations de politique en matière d'imposition (*Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, Doc 8632), qui recommandent notamment des exonérations réciproques de toutes les taxes imposées sur le carburant emporté à bord d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, politique mise en œuvre dans la pratique par le biais des accords bilatéraux sur les services aériens, et demandent aussi aux États de réduire dans toute la mesure possible ou d'abolir les taxes liées à la vente ou à l'utilisation du transport aérien international,

Notant que la politique de l'OACI en matière d'exonération de taxes sur le carburant d'aviation a fait l'objet de réserves de la part de certains États contractants qui imposent des taxes sur d'autres modes de transport et d'autres sources de gaz à effet de serre,

Considérant que l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États contractants en matière de redevances (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082), qui comprennent des éléments spécifiques sur les redevances liées au bruit,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution, dans laquelle le Conseil recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

Notant que le Conseil a reçu des rapports du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) sur des options possibles concernant l'utilisation de mesures fondées sur le marché pour la limitation ou la réduction des émissions des moteurs d'aviation, l'accent étant mis initialement sur le gaz carbonique, et que des travaux complémentaires sont prévus,

Notant que d'autres études et orientations sont nécessaires en vue de l'utilisation d'un système d'échange des droits d'émission pour l'aviation civile internationale,

Notant que le CAEP a élaboré un modèle d'accord et des orientations correspondantes en vue de l'utilisation à court terme de mesures volontaires par les États contractants et les parties intéressées,

Reconnaissant que les études détaillées qui ont été menées afin de fournir des orientations supplémentaires aux États contractants sur les prélèvements liés aux émissions ont mis en évidence un grand nombre de questions non résolues au sujet desquelles les points de vue divergent,

Considérant que les États contractants ont des obligations juridiques, des accords en application, des législations en vigueur et des politiques établies ;

1. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'orientations sur l'application de mesures fondées sur le marché destinées aux États contractants et visant à réduire ou à limiter les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, en particulier pour ce qui est de l'atténuation des effets de l'aviation sur les changements climatiques ; de formuler des propositions concrètes et de donner des avis le plus tôt possible à la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ;

2. *Encourage* les États contractants et le Conseil, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement, à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité et à prendre des mesures compatibles avec le cadre décrit ci-dessous, les États contractants devant s'efforcer de prendre des mesures qui soient homogènes pour les émissions des aviations nationales et internationale :

a) Mesures volontaires

- 1) *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;
- 2) *Demande* au Secrétaire général de faciliter ces mesures en diffusant les lignes directrices élaborées par l'OACI à leur sujet, y compris un accord volontaire type et de faire en sorte que ceux qui prendront sans tarder ces mesures en bénéficieront et ne seront pas pénalisés par la suite pour les avoir prises ;

b) Prélèvements liés aux émissions

- 1) *Reconnaît* la validité permanente de la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions ;
- 2) *Prie instamment* les États de suivre les orientations actuelles figurant dans cette résolution ;
- 3) *Reconnaît* que les orientations existantes de l'OACI ne suffisent pas actuellement pour mettre en œuvre des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle internationale, mais que l'introduction de ce type de redevances sur la base d'une entente mutuelle entre États membres d'une organisation

d'intégration économique régionale, pour application aux exploitants des États en question, n'est pas interdite, et *demande* au Conseil :

- a) de conduire d'autres études et d'élaborer des orientations supplémentaires sur ce sujet ;
 - b) de mettre un accent particulier sur les questions en suspens identifiées dans des études antérieures ainsi que par l'Assemblée ;
 - c) de viser à mener à bien ses travaux d'ici la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2007 ;
- 4) *Prie instamment* les États contractants d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre avant la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2007, durant laquelle la question sera examinée et débattue de nouveau ;
 - 5) *Demande* au Conseil d'étudier l'efficacité des prélèvements sur les émissions liés à la qualité de l'air local, et d'élaborer de nouvelles orientations à ce sujet, d'ici la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2007, et *prie instamment* les États contractants de participer activement à cet effort et de partager les informations dont ils disposent ;
 - 6) *Prie instamment* les États contractants de garantir le plus haut niveau possible de cohérence avec les politiques et orientations de l'OACI en matière de prélèvements sur les émissions liés à la qualité de l'air local ;
- c) Échanges des droits d'émission
- 1) *Entérine* la poursuite de l'élaboration d'un système ouvert d'échange des droits d'émission dans l'aviation internationale ;
 - 2) *Demande* au Conseil de se concentrer sur deux approches dans la poursuite des travaux sur ce sujet. Selon l'une de ces approches, l'OACI appuierait la mise au point d'un système volontaire d'échange de droits que les États contractants et les organisations internationales intéressés pourraient proposer. Selon l'autre approche, l'OACI fournirait des indications à l'intention des États contractants, s'il y a lieu, pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États contractants, conformément au processus de la CCNUCC. Dans les deux cas, le Conseil devrait s'assurer que les lignes directrices pour un système ouvert d'échange de droits d'émissions tiennent compte de la base structurelle et juridique de la participation de l'aviation à un système ouvert d'échange des droits, y compris les éléments clés tels que les comptes rendus, la surveillance et la conformité.