



A39-WP/488

P/28

30/9/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LES POINTS 20 ET 21 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur les points 20 et 21 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. La Résolution 20/1 est recommandée à la Plénière pour adoption.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après avoir retiré la page de couverture.

(25 pages) 16-3760

Point 20 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement – Bruit des aéronefs – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

20.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement sur la base des rapports d'avancement présentés par le Conseil concernant les travaux techniques de l'Organisation portant sur le bruit des aéronefs, les émissions des moteurs et les changements climatiques (WP 28, 51 et 55 et Rectificatif n° 1). En se fondant sur ces rapports, le Comité exécutif examine les propositions du Conseil visant à actualiser la Résolution A38-17 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement - Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* (WP/48 et Rectificatif n° 1). En outre, il y a 11 rapports qui sont présentés par des États et des observateurs : WP 91, 152, 156, 170, 210 (Révision n° 1), 223, 225, 250 (Révision n° 1), 429, 430 et 447.

20.2 DISPOSITIONS GÉNÉRALES, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR LOCALE

20.2.1 Le Conseil présente un rapport (WP/51) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 38^e session de l'Assemblée sur les questions concernant l'aviation civile et l'environnement, y compris les activités du Secrétariat, les travaux conduits par le CAEP et la coopération avec d'autres organisations. Ce rapport donne des informations détaillées sur l'accord de la réunion CAEP/10 sur une nouvelle norme proposée de certification régissant les émissions de CO₂ des aéronefs de l'Annexe 16, Volume III et une nouvelle norme sur les concentrations massiques des particules de matière non volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronefs de l'Annexe 16, Volume II. Le rapport WP/51 donne aussi des informations détaillées sur la version actualisée du Doc 9184, *Manuel de planification d'aéroport, Partie 2, Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*, une nouvelle circulaire sur l'Engagement de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation et un aperçu de l'analyse des bénéfices environnementaux de la mise en œuvre du Bloc 0 de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU – Aviation System Block Upgrade). Ce rapport présente les faits marquants les plus récents concernant les travaux de l'OACI sur le bruit des aéronefs, y compris les travaux en cours sur l'élaboration d'une nouvelle norme sur le bruit supersonique des futurs aéronefs. Des informations détaillées sont fournies sur l'intense coopération dans le cadre la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), ainsi que la participation au processus d'élaboration des objectifs de développement durable (ODD). Il est souligné que le Conseil a accepté toutes les recommandations de la réunion CAEP/10 et que les États sont consultés sur les propositions d'amendement de l'Annexe 16, Volumes I et II et la nouvelle première édition du Volume III.

20.2.2 Le Comité constate le progrès notable accompli par l'OACI dans ses travaux techniques sur l'incidence du bruit, la qualité de l'air locale et les émissions globales, et il souligne l'importance de ces travaux.

20.2.3 Comme l'a demandé la 38^e session de l'Assemblée, le Conseil présente la note WP/55 et Rectificatif n° 1, qui rend compte de l'évaluation des tendances environnementales entreprises par le CAEP en vue de l'incidence actuelle et future du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation. D'ici 2040, on prévoit que malgré un trafic aérien international anticipé à un niveau 4,2 fois plus élevé, la consommation de carburant ne progressera que de 2,8 à 3,9 fois d'ici la fin de la même période. En ce qui concerne les carburants alternatifs durables, on se heurte à de grandes incertitudes pour prévoir leur utilisation à long terme ; toutefois, en s'appuyant sur les scénarios évalués par le CAEP, il est

possible qu'en 2050, jusqu'à 100 % de la demande de carburateurs de l'aviation internationale puisse être satisfaite par le recours à ces carburants. Dans ce scénario, sur la base des hypothèses de l'analyse, les émissions de CO₂ pourraient être réduites de 63 %. Le développement futur des carburants alternatifs dépendra fortement des politiques et des mesures incitatives mises en place à cet égard, de même que de l'efficacité écologique et économique de leur utilisation. Le CAEP a en outre actualisé les tendances des émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et le bruit des aéronefs. Dans tous les cas, ces tendances montrent que les émissions des moteurs d'aéronefs et le bruit des aéronefs devraient continuer à augmenter, mais à un rythme plus lent que celui de la croissance du trafic. En ce qui concerne le bruit des aéronefs, il se peut que d'ici 2030, il n'augmente plus en parallèle avec la croissance du trafic, selon un scénario optimiste d'améliorations technologiques et opérationnelles.

20.2.4 Le Comité reconnaît qu'une base d'informations unique et robuste est importante pour de bonnes délibérations et de bonnes décisions. Il recommande que les tendances environnementales soient approuvées comme base pour les décisions sur les questions environnementales et qu'une mise à jour sur cette question soit présentée à l'Assemblée à sa prochaine session. En outre, il prie instamment les États de communiquer des données afin d'appuyer la demande de l'Assemblée concernant le compte rendu des émissions de l'aviation.

20.2.5 Le Comité examine en outre la note WP/28, qui rend compte des activités ayant trait au Programme d'assistance technique de l'OACI ayant trait à tous les Objectifs stratégiques de l'Organisation, y compris la protection de l'environnement. Cette note présente en outre des informations sur les initiatives d'assistance ayant trait à l'environnement et de création de capacités, telles que les partenariats de l'OACI avec l'Union européenne ainsi qu'avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM).

20.2.6 Dans la note WP/48 et le Rectificatif n° 1 de cette note, le Conseil soumet une proposition de révision de la Résolution A38-17, Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale, révision qui découle des faits nouveaux survenus depuis la 38^e session de l'Assemblée. Ces modifications découlent principalement des activités du Secrétariat et des travaux conduits par le CAEP.

20.2.7 Dans la note WP/91, présentée par la Suisse, la Slovaquie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), fait valoir que l'Europe a adopté une approche globale pour atténuer les répercussions de l'aviation internationale sur l'environnement et soutient fermement les efforts en cours au sein de l'OACI dans le cadre de cette approche. La note reconnaît et appuie le travail considérable entrepris par le CAEP et la nécessité pour celui-ci de fonctionner de manière aussi libre, inclusive et transparente que possible. Elle note l'importance de prioriser la mise en œuvre des normes recommandées à la réunion CAEP/10 sur les émissions de CO₂ des avions et les concentrations massiques des nvPM dans les moteurs des aéronefs, ainsi que sur la mise au point de la norme sur la masse et le nombre des nvPM.

20.2.8 Dans la note WP/225, le Guatemala, au nom des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), présente des informations sur les faits marquants survenus en ce qui concerne l'environnement et l'aviation civile. Celles-ci comprennent des renseignements détaillés sur la synthèse des visions et des directives relatives à l'environnement et à l'aviation civile en Amérique latine provenant de diverses organisations de l'aviation civile. La note invite l'Assemblée à prendre en compte les stratégies et la vision de la région Amérique latine dans les documents en cours d'élaboration

par l'OACI, et invite l'Assemblée à imposer un niveau plus élevé de représentation des États membres de la CLAC au sein du CAEP.

20.2.9 Dans la note WP/170, le Canada souligne les progrès accomplis dans les performances et fonctionnalités définies des systèmes de navigation permettant des opérations aériennes plus efficaces qui offrent la possibilité de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le bruit des aéronefs. Cela dit, à proximité des aéroports, ces améliorations se traduisent en général par une perception de concentration du bruit en raison du fait qu'un nombre plus élevé d'aéronefs suit le même profil efficace d'approche. La note encourage les États à transmettre des données sur l'impact attribuable au bruit dans les environs des aéroports et invite l'Assemblée à charger le Conseil d'élaborer une approche pragmatique pour parvenir à un équilibre entre la réduction des GES et l'incidence du bruit lorsque des procédures PBN sont appliquées.

20.2.10 Dans la note WP/250, Révision n° 1, la République de Corée expose l'expérience de mise en œuvre des redevances liées au bruit dans ses aéroports et appelle l'attention sur l'absence de normalisation de cette question dans les États membres de l'OACI. Elle estime que les lignes directrices actuelles de l'OACI concernant les redevances liées au bruit sont insuffisantes et demande que les meilleures pratiques entre États soient partagées sur le site web de l'OACI en vue de l'élaboration de meilleures lignes directrices de l'OACI à l'avenir. La note propose que l'OACI examine ses pratiques recommandées sur les redevances liées au bruit et mette à la disposition des États membres un « Bulletin » sur le site web officiel de l'OACI, où les États membres peuvent partager librement leurs idées et leurs politiques en vue de l'élaboration de meilleures lignes directrices de l'OACI.

20.2.11 Dans la note WP/210, Révision n° 1, les États-Unis reconnaissent les progrès accomplis pour réduire le bruit des aéronefs et les incidences de ces derniers sur la qualité de l'air locale à travers l'élaboration de politiques et de normes, et encouragent les États à s'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation sur la base de normes environnementales de l'OACI relatives à la certification des émissions. Les États membres de l'OACI sont encouragés à adopter l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs. La note salue la recommandation du CAEP visant à établir une norme d'émissions des nvPM par les moteurs d'aviation en se fondant sur l'indice maximal de fumée indiqué dans la norme relative à la certification-fumée, et à la reconnaître comme nouvelle étape vers la réduction des émissions de l'aviation à la source. Les États-Unis encouragent les États membres à poursuivre les efforts en vue d'établir un niveau de rigueur pour la norme d'émissions des nvPM par les moteurs d'aviation d'ici la réunion CAEP/11 en février 2019, et sont favorables à l'ajout des émissions de nvPM par les moteurs d'aéronefs à l'examen technologique et au processus d'établissement des objectifs du CAEP.

20.2.12 Dans la note WP/152, l'Association du transport aérien international (IATA) salue l'adoption par le CAEP de recommandations concernant la première norme de certification des aéronefs relative aux émissions de CO₂ et la première norme sur les nvPM applicable aux moteurs d'aviation. L'IATA fait valoir que l'intention originale des normes de l'OACI devrait être maintenue, et elle prie instamment les États de s'abstenir d'imposer d'éventuelles restrictions d'exploitation ou prélèvements liés aux émissions fondées sur la norme d'émission de CO₂. En ce qui concerne le bruit des aéronefs, elle souligne l'importance de l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs, s'oppose fortement au retrait graduel d'aéronefs conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, et appuie la demande faite aux États de ne pas permettre la mise en place de restrictions d'exploitation qui visent le retrait d'aéronefs conformes à l'Annexe 16, Chapitres 4 et 14.

20.2.13 Le Comité prend acte de cinq notes de travail (WP 156, 223, 429, 430 et 447) soumises pour information. Elles ne sont pas présentées à la réunion mais sont résumées ci-après.

20.2.14 Dans la note WP/156, l'Argentine fournit des informations détaillées sur sa proposition d'élaborer un cours TRANAIR-PLUS centré sur les procédures d'atténuation du bruit pour les hélicoptères. Ce cours serait basé sur l'expérience accumulée par l'armée argentine au cours des opérations dans l'Antarctique, une région dont l'environnement est protégé, et les avantages des procédures d'atténuation du bruit pour les opérations dans les zones urbaines à haute densité de population. L'objectif serait de maximiser l'utilisation des procédures d'atténuation du bruit par les équipages d'hélicoptères à travers une pratique active de ces procédures, et comprendrait aussi les aspects théoriques liés au bruit des hélicoptères.

20.2.15 Dans la note WP/223, l'Indonésie fournit des informations détaillées sur l'intégration des normes de certification de l'Annexe 16, Volume I, à son cadre national de réglementation par le biais d'un décret ministériel. Elle donne aussi des informations sur l'initiative en cours visant à délivrer des certifications acoustiques pour le parc aérien national indonésien. Jusqu'ici, la Direction générale de l'aviation civile de l'Indonésie a délivré 1 119 certifications acoustiques.

20.2.16 Dans la note WP/429, le Conseil international des aéroports (ACI) fournit des informations sur sa collaboration active avec d'autres entités dans l'industrie aéronautique et avec l'OACI en ce qui concerne la protection de l'environnement, telles que figurant dans les Résolutions approuvées par l'Assemblée générale mondiale de l'ACI (WAGA) en septembre 2016. Il a en outre présenté les projets de l'ACI visant à aider les aéroports membres à remédier au problème des incidences de certaines activités sur l'environnement de manière efficace, notamment les projets suivants : l'accréditation des aéroports relative aux émissions de carbone, l'outil Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT) et l'utilisation d'énergie renouvelable et durable aux aéroports.

20.2.17 Dans la note WP/430, la République de Corée, se fondant sur les orientations contenues dans le Doc 9829 de l'OACI, Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs, indique qu'elle met actuellement en œuvre des politiques sur la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terres, les procédures opérationnelles de réduction du bruit et les restrictions d'exploitation qui s'appliquent aux aéronefs. Elle estime que six aéroports régionaux nécessitent une réduction du bruit à la source ainsi qu'une surveillance du gouvernement, et que trois d'entre eux mettent en œuvre des procédures d'exploitation d'atténuation du bruit. Le gouvernement porte assistance aux communautés exposées au bruit des aéronefs et a mis sur pied une institution aux fins de consultation des parties prenantes. La République de Corée souhaiterait que les États membres de l'OACI partagent leurs idées et donnent des conseils sur la gestion du bruit.

20.2.18 Dans la note WP/447, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) donne des précisions sur de nouvelles enquêtes sur la pollution de l'air dans les aéroports, les sources de pollution, l'exposition du personnel aux particules ultrafines et les mesures à prendre pour limiter la pollution. La présente note suggère l'intégration de la pollution atmosphérique causée par les moteurs diesel à l'« *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* ». L'ITF propose également ses compétences et ses connaissances au CAEP en vue de contribuer aux travaux de l'OACI.

20.2.19 Le Comité se félicite des progrès réalisés par la réunion CAEP/10, notamment l'accord concernant la nouvelle norme de certification du CO₂ pour les avions, destinée à l'Annexe 16, Volume III, et la nouvelle norme proposée sur les PM non volatiles, destinée à l'Annexe 16, Volume II. Il encourage la priorisation de la mise en œuvre de ces normes et la poursuite des travaux sur les futures normes concernant la masse et le nombre de nvPM. Plusieurs États affirment leur intention de continuer à soutenir les travaux du CAEP et encouragent les autres à faire de même.

20.2.20 Le Comité note les questions relatives à la composition du CAEP qui sont soulevées en lien avec l'augmentation de la participation des États de la CLAC. Il convient que, comme ces questions concernent l'administration du CAEP, elles devraient être examinées par le Conseil.

20.2.21 En ce qui a trait à la mise en équilibre des émissions de GES et de l'incidence du bruit lorsque des procédures PBN sont appliquées, le Comité reconnaît que l'interdépendance de diverses incidences environnementales est une des grandes considérations dans les travaux du CAEP. Le CAEP devrait être encouragé à poursuivre ces travaux avec une plus grande quantité de données provenant des États.

20.2.22 Le Comité note que des informations sur les redevances liées au bruit figurent dans divers documents de l'OACI (par ex., le Doc 7100 – Politique de l'OACI sur les redevances et la tarification, le Doc 9082 – Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et le Doc 9184 – Manuel de planification d'aéroport) et que la base de données des redevances liées au bruit est accessible à partir du site web de l'OACI sur l'environnement. Le Comité recommande que la proposition d'examiner les pratiques recommandées concernant les redevances liées au bruit soit transmise au CAEP pour examen, en consultation avec le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP).

20.2.23 Le Comité recommande que l'Assemblée réaffirme son engagement envers l'approche équilibrée, reconnaissant que les restrictions d'exploitation ne devraient pas être appliquées en premier recours et seulement après avoir examiné chacun des autres éléments. Tout en étant conscients de cela, certains États font valoir l'utilité d'un certain niveau de restrictions opérationnelles dans des circonstances locales particulières et estiment que le texte de résolution proposé n'empêche pas les États d'imposer des restrictions d'exploitation fondées sur la certification acoustique des aéronefs. Il est aussi noté que les évaluations des restrictions relatives au bruit devraient prendre en considération la possibilité que les restrictions d'exploitation fassent passer les problèmes de bruit d'un État à un autre.

20.2.24 Le Comité convient de recommander que l'Assemblée adopte la Résolution suivante :

Résolution 20/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A38-17, 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 A38-17 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 38^e session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous, conjointement avec les Résolutions A39-XY : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A39-XZ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que cette politique existe à la clôture de la 39^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 de l'aviation sur la qualité de l'air locale

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, conjointement avec les Résolutions A39-XY : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A39-ZZ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, remplacent les Résolutions A38-17 et A38-18.

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 que beaucoup des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, du recyclage des aéronefs, de l'utilisation de sources d'énergie propre, renouvelable et durable, de l'utilisation judicieuse de la planification des aérodromes, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

Considérant que tous les États membres de l'OACI sont convenus de continuer à s'occuper de toutes les questions d'aviation liées à l'environnement et aussi de maintenir l'initiative en élaborant des orientations de politique sur ces questions, et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations,

Considérant que d'autres organisations internationales insistent sur l'importance des politiques environnementales qui ont une incidence sur le transport aérien,

Considérant que le développement durable de l'aviation est important pour la croissance et le développement économiques futurs, les échanges et le commerce, les échanges culturels et la compréhension entre les peuples et les nations, et que des mesures doivent donc être prises rapidement pour garantir que cette croissance soit compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

Reconnaissant que le travail effectué par l'Organisation sur l'environnement contribue à dix des 17 objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU,

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

Reconnaissant que des progrès notables ont été accomplis en ce qui concerne la lutte contre les effets de l'aviation sur l'environnement et que les aéronefs produits aujourd'hui ont un rendement du carburant 80 % plus élevé et sont 75 % plus silencieux que ceux des années 1960,

Considérant que dans la mesure où il existe des interdépendances reconnues des incidences de l'aviation sur l'environnement, telles que le bruit et les émissions des moteurs, celles-ci doivent être prises en compte lors de la définition de politiques de contrôle des sources et d'atténuation opérationnelle,

Considérant que la gestion et la conception de l'espace aérien peuvent jouer un rôle pour combattre les incidences des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale, et que les questions économiques et institutionnelles corrélatives doivent être traitées par les États, individuellement ou collectivement sur une base régionale,

Considérant que la coopération avec d'autres organisations internationales est importante pour faire avancer la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et pour élaborer les politiques appropriées afin de combattre ces incidences,

Reconnaissant l'importance de la recherche et du développement en matière de rendement du carburant et des carburants de rechange pour l'aviation qui rendront possibles des opérations de transport aérien international ayant une moindre incidence sur l'environnement, en ce qui concerne aussi bien la qualité de l'air locale que le climat mondial,

1. *Déclare* que l'OACI, en tant qu'institution des Nations Unies qui est le chef de file pour les questions relatives à l'aviation civile internationale, a conscience des effets néfastes que l'activité de l'aviation civile peut exercer sur l'environnement, qu'elle continuera de s'en occuper 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 et ses États membres s'efforceront :

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

2. *Insiste* sur le fait qu'il est important que l'OACI continue à jouer son rôle de chef de file pour toutes les questions d'aviation civile internationale liées à l'environnement et *demande* au Conseil de garder l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes ces questions qui reconnaissent la gravité des défis auxquels le secteur est confronté ;

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

4. *Demande* au Conseil de maintenir et d'actualiser la connaissance des interdépendances et des compensations liées aux mesures visant à atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement de manière que les décisions soient prises dans des conditions optimales ;

5. *Demande* au Conseil d'établir une série d'indicateurs environnementaux pour l'aviation que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations de l'aviation et l'efficacité des normes, politiques et mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement ;

6. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences et les tendances actuelles et futures du bruit, la consommation de carburant des aéronefs, le rendement du carburant du système de l'aviation et les émissions de particules de matières et de NO_x des moteurs d'aviation, en tenant compte des travaux de l'Organisation, des plans d'action soumis par les États, du Plan mondial de

navigation aérienne et des normes et pratiques recommandées de l'OACI ainsi que de sa politique et de ses éléments indicatifs dans le domaine de l'environnement, de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers, y compris au travers de la coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI ;

7. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement et prie instamment les États membres d'appuyer les activités non prévues dans le budget en fournissant un niveau raisonnable de contributions volontaires ;

8. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information et les données scientifiques nécessaires pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;

9. *Encourage* le Conseil à continuer à coopérer étroitement avec les organisations internationales et les autres organes des Nations Unies en ce qui concerne la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et l'établissement de politiques pour contrer ces incidences ;

10. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable 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 la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées aux incidences environnementales des émissions des aéronefs aux échelles locales et mondiales, que cette incidence reste préoccupante et qu'elle nécessite des mesures appropriées,

Reconnaissant qu'il y a des interdépendances liées à la technologie, à la conception et à l'exploitation des aéronefs qui doivent être prises en compte lorsqu'on entreprend de répondre aux préoccupations relatives au bruit, à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques,

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,

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 avions à décollage et atterrissage court/décollage et atterrissage vertical) et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume II, *Émissions des moteurs d'aviation*, qui contient des normes de certification en matière d'émissions pour les nouveaux moteurs d'aviation et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Notant avec satisfaction les recommandations du CAEP relatives à une nouvelle norme pour les émissions de particules de matière non volatiles (nvPM),

Notant avec satisfaction la recommandation du CAEP ayant trait à une nouvelle norme de certification régissant les émissions mondiales de CO₂ des avions, qui, une fois adoptée, constituera l'Annexe 16, Volume III – *Émissions de CO₂ des avions*,

Reconnaissant que la norme de certification des émissions de CO₂ est un paramètre technique de comparaison des technologies aéronautiques conçu pour être utilisé dans les processus de certification, et qu'il n'est pas destiné à servir de base pour introduire des restrictions d'exploitation ou des prélèvements liés aux émissions,

Considérant que des orientations de politique de l'OACI sur des mesures pour répondre à des préoccupations environnementales concernant le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation ont été élaborées, amendées et publiées,

Considérant que le Conseil a adopté des objectifs technologiques à moyen et à court terme pour la réduction du bruit et des oxydes d'azote (NO_x) et des objectifs technologiques et opérationnels pour la réduction de la consommation de carburant des aéronefs,

1. *Accueille favorablement* les avantages continus de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs figurant au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006 ;
2. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique plus contraignante, à mettre en œuvre le 31 décembre 2017 ou après, et le 31 décembre 2020 ou après pour les aéronefs ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de moins de 55 tonnes ;
3. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique pour les aéronefs à rotors basculants, à mettre en œuvre le 1^{er} janvier 2018 ou après ;
4. *Accueille favorablement* l'élaboration d'une nouvelle norme pour les émissions de CO₂ des avions à mettre en œuvre le 1^{er} janvier 2020 ou après pour les nouveaux types d'avion, à l'exception de ceux ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 60 tonnes et une capacité maximale de 19 sièges ou moins, norme dont la date d'application serait le 1^{er} janvier 2023 ou après ;
5. *Accueille favorablement* l'élaboration de la nouvelle norme pour les émissions de CO₂ des avions à mettre en œuvre le 1^{er} janvier 2023 ou après pour les avions en production, avec comme date d'arrêt de la production le 1^{er} janvier 2028 ;
6. *Demande instamment* aux États de reconnaître que la norme de certification régissant les émissions de CO₂ n'est pas destinée à servir de base pour introduire des restrictions d'exploitation ou des prélèvements liés aux émissions ;

7. *Accueille avec satisfaction* l'élaboration de la nouvelle norme pour les émissions de nvPM pour tous les turbosoufflantes et turboréacteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 kN et pour lesquels la date de production de chaque moteur est le 1^{er} janvier 2020 ou après ;
8. *Demande* au Conseil de poursuivre énergiquement, avec l'assistance et la coopération d'autres entités de l'Organisation et d'autres organisations internationales, le travail ayant trait à l'élaboration de normes, de pratiques et de procédures recommandées et/ou d'éléments indicatifs sur l'impact de l'aviation sur l'environnement ;
9. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le 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 ;
10. *Prie instamment* les États membres des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;
11. *Demande* au Conseil de fournir aux États et aux organisations internationales les renseignements concernant les mesures disponibles pour réduire l'incidence des opérations de l'aviation sur l'environnement de manière que des dispositions puissent être prises en utilisant des mesures appropriées ;
12. *Prie instamment* les États membres d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du § 8 du dispositif du présent appendice ;
13. *Demande* au Conseil de continuer ses travaux d'élaboration et d'utilisation de scénarios pour évaluer l'incidence future des émissions de l'aviation sur l'environnement et pour coopérer avec d'autres organisations internationales dans ce domaine.

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 à 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 les 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 membres,

Considérant qu'il appartient aux États membres 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 les orientations de l'OACI produites afin d'aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée [*Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829)] ont ensuite été actualisées,

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 aéronefs conformes au Chapitre 2 (aéronefs 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 aéronefs plus silencieux devraient être préservées compte tenu du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'empiétement urbain incompatible autour des aéroports,

Notant que l'analyse des tendances du bruit des aéronefs effectuée par le CAEP montre que, dans le cadre d'un scénario d'améliorations de technologies avancées, une augmentation de l'exploitation des aéronefs pourrait ne plus se traduire par une augmentation de la zone de la courbe de bruit après 2030,

1. *Invite* tous les États membres 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 aéronefs ;
2. *Accueille avec satisfaction* les progrès accomplis à ce jour dans la recherche de solutions au problème du bruit des aéronefs et encourage les États, les fabricants et les exploitants à continuer de participer au travail de l'OACI en la matière et de mettre en œuvre des technologies et des politiques permettant de réduire l'impact de ce bruit dans les communautés voisines des aéroports ;
3. *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) des dispositions pour communiquer les résultats de l'évaluation, consulter les parties prenantes et résoudre les différends ;
4. *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, en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
 - b) à appliquer des politiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains pour limiter l'empiètement 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, et en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
 - 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, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;

5. *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 ;

6. *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 ;

7. *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 ;

8. *Appelle* les États à appuyer comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI ainsi que tous travaux éventuellement nécessaires concernant les méthodes et l'évaluation en matière d'incidence ou d'efficacité des mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée.

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 et qu'il avait entrepris les travaux qui ont mené à la recommandation relative à une nouvelle norme de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, étant entendu qu'il ne faudrait pas envisager un nouveau retrait progressif,

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 au 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 § 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 au 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 aux Chapitres 3 et 4, Volume I, de l'Annexe 16, ou un autre chapitre plus récent ;
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 de futures réductions du bruit à la source sont attendues suite à l'adoption de nouvelles normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, et du fait de l'assimilation de la technologie de réduction du bruit dans la flotte,

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, qu'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 du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16,

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 les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16, et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil se rapportent 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 au 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 § 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 que d'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 les 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. *Demande aussi instamment* aux États de n'autoriser l'imposition d'aucune 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 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil.

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 au 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,

Reconnaissant que la norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 donne plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer par des aéronefs plus silencieux les aéronefs de leur flotte,

Reconnaissant que lorsqu'elle sera mise en œuvre, la norme du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 donnera plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer les aéronefs de leur flotte par des aéronefs plus silencieux,

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,

Reconnaissant que la mise à jour des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figure dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), Partie 2 — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*,

Reconnaissant que la circulaire de l'OACI *Community Engagement on Aviation Environmental Management (Participation de la communauté à la gestion de l'environnement en aviation)* complète la politique actuelle de gestion du bruit des aéronefs dans les aéroports et leur voisinage,

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 empiètements 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 norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiètements 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, d'établir des orientations ou de 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 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, résultant 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 à faire des recherches sur les effets physiques, physiologiques et sociologiques de la détonation balistique,

Reconnaissant la valeur des travaux menés actuellement pour élaborer une nouvelle norme pour les futurs avions supersoniques et des travaux visant à comprendre l'état actuel de la connaissance de la détonation balistique, de la recherche et des projets d'avions supersoniques,

Reconnaissant qu'un avion supersonique pourrait être certifié au cours de la période 2020-2025,

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 de l'aviation sur la qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant qu'il y a de plus en plus de préoccupations au sujet de l'incidence de l'aviation sur l'atmosphère en ce qui concerne la qualité de l'air locale et les incidences corrélatives sur la santé et le bien-être des personnes,

Considérant que les preuves sont maintenant plus convaincantes quant à l'incidence sur la qualité de l'air locale en surface et en région des émissions de NO_x et de particules de matière (PM) provenant des moteurs d'aviation,

Reconnaissant que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées à l'incidence des émissions de NO_x et de PM provenant des moteurs d'aéronef sur le climat à l'échelle mondiale,

Reconnaissant qu'il y a des interdépendances liées à la conception et à l'exploitation des aéronefs qui doivent être prises en compte lorsqu'on entreprend de répondre aux préoccupations relatives au bruit, à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques,

Reconnaissant que l'OACI a établi des normes techniques et mis l'accent sur le développement de procédures d'exploitation qui ont significativement réduit la dégradation de la qualité de l'air locale due aux aéronefs,

Considérant que nombre de matières polluantes, telles que la suie et les hydrocarbures non brûlés, provenant des moteurs d'aviation qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et régionale ont beaucoup diminué au fil des quelques dernières décennies,

Considérant que les progrès dans le domaine des procédures d'exploitation, telles que les opérations en descente continue, se sont traduits par d'autres réductions des émissions provenant des aéronefs,

Considérant qu'une évaluation des tendances des émissions de NO_x et de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation montre des valeurs croissantes pour les émissions à l'échelle mondiale,

Considérant que les incidences des émissions de NO_x, de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

Reconnaissant les solides progrès réalisés dans la compréhension des incidences des éléments non volatils des émissions de PM alors que les travaux scientifiques et techniques se poursuivent en vue de mieux évaluer les éléments volatils des émissions de PM,

Considérant que les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et régionale font partie de l'ensemble des émissions dans la zone touchée et devraient être considérées dans le contexte plus large de toutes les sources qui contribuent aux préoccupations en matière de qualité de l'air,

Considérant que la qualité de l'air locale réelle et les incidences des émissions de l'aviation sur la santé dépendent d'un ensemble de facteurs au nombre desquels figurent la contribution aux concentrations totales et le nombre de personnes exposées dans la zone considérée,

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 la non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États membres 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 et sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale,

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 il 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,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté une politique et des éléments indicatifs concernant l'utilisation des redevances liées aux émissions pour régler le problème de l'incidence des émissions des moteurs d'aviation aux aéroports et dans leurs environs,

Notant que le Conseil de l'OACI a publié des renseignements sur les systèmes de gestion de l'environnement (SGE) qui sont utilisés par des parties prenantes en aviation,

Notant que le Conseil de l'OACI a élaboré un *Manuel d'orientation sur la qualité de l'air aux aéroports*, qui a été actualisé par la suite,

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de PM, de NO_x et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;

2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

3. *Demande* au Conseil de continuer d'élaborer des spécifications de certification applicables aux émissions de PM non volatiles tout en continuant de suivre les progrès réalisés dans la compréhension scientifique et technique des éléments volatils et non volatils des émissions de PM ;

4. *Encourage* les États membres à prendre des mesures pour aider à l'élaboration de spécifications de certification pour les émissions de nvPM ;
5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que soient dûment prises en compte les interdépendances entre les mesures visant à réduire le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation qui ont des incidences sur la qualité de l'air locale ainsi que sur le climat à l'échelle mondiale ;
6. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques et opérationnels à long terme en relation avec les questions environnementales liées à l'aviation, y compris les émissions de NO_x provenant des aéronefs ;
7. *Demande* au Conseil de continuer à encourager les améliorations opérationnelles et du trafic aérien qui réduisent l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;
8. *Encourage* les États membres, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale qui influent sur la qualité de l'air locale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;
9. *Accueille favorablement* le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports ;
10. *Demande* au Conseil de collaborer avec les États et les parties prenantes pour promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports afin de réduire les incidences néfastes des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
11. *Accueille favorablement* l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, *demande* au Conseil de tenir ces orientations à jour et *prie instamment* les États membres de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;
12. *Prie instamment* les États membres de garantir le niveau pratique le plus élevé de cohérence et de tenir dûment compte des politiques et orientations de l'OACI sur les redevances liées aux émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale.

Point 21 : Protection de l'environnement – Émissions des moteurs d'aviation qui influent sur la qualité de l'air locale – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

21.1 Aucune note de travail n'ayant été présentée qui porte seulement sur le point 21 de l'ordre du jour, le projet de texte du rapport sur ce point est inclus dans le rapport sur le point 20.

— FIN —