



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale

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

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Une proposition de révision de la résolution A41-20 de l'Assemblée, *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*, est soumise pour adoption. Les modifications proposées tiennent compte des faits nouveaux survenus depuis la 41^e session de l'Assemblée dans les domaines de l'aviation civile et de l'environnement, notamment les tendances en matière de bruit et d'émissions des aéronefs, l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) et d'orientations, et les faits nouveaux pertinents survenus dans d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales.

Une fois adoptées par l'Assemblée, les résolutions révisées A41-20, A41-21 et A41-22 de l'Assemblée remplaceront les résolutions A41-20, A41-21 et A41-22 et constitueront l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte des progrès importants accomplis par l'Organisation depuis la 41^e session de l'Assemblée en ce qui a trait aux incidences du bruit, à la qualité de l'air locale et aux émissions mondiales ;
- examiner et à adopter la résolution révisée de l'Assemblée intitulée *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*, présentée dans l'appendice C à la présente note de travail.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la note de travail de l'Assemblée ci-jointe seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire 2026-2028 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires, conformément aux indications du Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 7 octobre 2022)

1. INTRODUCTION

1.1 Afin de réduire au minimum les effets préjudiciables de l'aviation civile internationale sur l'environnement, l'Organisation définit des politiques, élabore et actualise des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives au bruit et aux émissions des aéronefs, et mène des activités de sensibilisation avec le soutien technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil de l'OACI.

1.2 À cet égard, la treizième réunion du CAEP (CAEP/13), tenue en février 2025, a approuvé un certain nombre de recommandations à l'issue de ses travaux techniques et analytiques menés au cours du dernier triennat, notamment les normes relatives au bruit et aux émissions de CO₂ fondées sur le principe de la rigueur duale intégrée. Dans le cadre de ses analyses de la rigueur duale intégrée, le CAEP a évalué les options de rigueur pour le bruit et les émissions de CO₂ sur les plans de la faisabilité technique, des avantages pour l'environnement, du bien-fondé économique et des interdépendances. Le Conseil a accueilli favorablement les recommandations de la réunion CAEP/13.

2. TENDANCES MONDIALES DE L'OACI EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

2.1 Pour faire suite à la demande de la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, la réunion CAEP/13 a élaboré les tendances environnementales mondiales actualisées sur le bruit des aéronefs, les gaz à effet de serre (GES) et la qualité de l'air locale (QAL), et a recommandé que ces tendances actualisées ainsi que d'autres rapports d'évaluation du CAEP de l'OACI, tel que le Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale en 2022, éclairent les discussions de la 42^e session de l'Assemblée sur les questions environnementales. Les tendances environnementales actualisées sont présentées en détail à l'appendice A.

3. BRUIT DES AÉRONEFS

3.1 À sa treizième réunion, le CAEP est convenu de recommander au Conseil d'examiner les amendements à l'Annexe 16, Volume I — *Bruit des aéronefs*, et au *Manuel technique environnemental* (ETM) (Doc 9501), Volume I — *Procédures de certification acoustique des aéronefs*, notamment le nouveau chapitre 15 portant sur une norme relative au bruit à l'atterrissage et au décollage (LTO) applicable aux types d'avions supersoniques (date d'application du 1^{er} janvier 2029), et les nouvelles définitions des avions supersoniques.

3.2 À la suite des analyses duales intégrées de la rigueur des normes relatives au bruit et aux émissions de CO₂, le CAEP est également convenu, à sa treizième réunion, de recommander l'ajout du nouveau chapitre 16 sur une norme relative au bruit à l'atterrissage et au décollage plus stricte pour les nouveaux types d'avions subsoniques (date d'application : 1^{er} janvier 2029). Des mises à jour ont également été apportées à la *Méthode recommandée pour le calcul des courbes de niveau de bruit au voisinage des aéroports* (Doc 9911).

3.3 Dans le cadre du futur programme des travaux (2025 à 2028), le CAEP poursuivra l'élaboration d'une norme de certification acoustique pour les avions supersoniques dans des conditions en route ainsi que d'une norme de certification en matière d'émissions à l'atterrissage et au décollage (LTO) pour les moteurs d'avions supersoniques.

4. ÉMISSIONS DES MOTEURS D'AVIATION QUI INFLUENT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR LOCALE

4.1 À sa treizième réunion, le CAEP est convenu de recommander les amendements à l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*, et à l'ETM (Doc 9501), Volume II — *Procédures de certification-émissions des moteurs d'aviation*, en vue de leur examen par le Conseil, notamment les niveaux réglementaires provisoires du cycle LTO et des émissions LTO pour les moteurs supersoniques, la nouvelle exigence de déclaration des points de certification pour les nvPM (particules non volatiles), les mises à jour visant à assurer la cohérence avec les pratiques recommandées existantes dans l'aérospatiale, et l'amélioration de la formulation et de l'application des critères relatifs aux modifications sans effet sur les émissions.

4.2 Des mises à jour ont également été apportées au *Manuel sur la qualité de l'air aux aéroports* (Doc 9889), notamment une nouvelle méthode paramétrée d'estimation des particules volatiles, des orientations sur les incidences des SAF, des exemples de calculs développés et des orientations supplémentaires sur l'interpolation.

5. ÉMISSIONS DE CO₂ DES AVIONS

5.1 À la suite des analyses duales intégrées de la rigueur des normes relatives au bruit et aux émissions de CO₂, le CAEP est convenu, à sa treizième réunion, de recommander les amendements à l'Annexe 16, Volume III — *Émissions de CO₂ des avions*, et à l'ETM (Doc 9501), Volume III — *Procédures pour la certification-émissions de CO₂ des avions*, en vue de leur examen par le Conseil, notamment les normes plus strictes en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux types d'avions subsoniques (date d'application : 31 décembre 2031) et pour les types d'avions subsoniques en production (date d'application : 1^{er} janvier 2035). Des modifications visant à améliorer les procédures de détermination et de communication du rayon d'action spécifique (SAR) ont également été recommandées.

6. ORIENTATIONS RELATIVES À L'ENVIRONNEMENT POUR LES AÉROPORTS ET L'EXPLOITATION

6.1 Au cours du dernier triennat, le CAEP a élaboré divers éléments indicatifs liés à l'environnement sur les aéroports et l'exploitation destinés à aider les États membres et les parties prenantes de l'aviation. Il a axé ses efforts sur des domaines clés et émergents tels que la gestion du bruit, la réduction des émissions par l'amélioration des pratiques d'exploitation, l'adaptation aux changements climatiques et l'introduction de nouvelles publications dans la série de publications pratiques sur les aéroports respectueux de l'environnement. L'appendice B contient des informations détaillées à ce sujet.

7. COOPÉRATION AVEC D'AUTRES ORGANISMES DES NATIONS UNIES

7.1 L'OACI a activement collaboré avec d'autres organismes des Nations Unies au cours du dernier triennat, mesurant l'importance de mener une action commune pour faire progresser efficacement les mesures liées à l'environnement et contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU. La note A42-WP/26 traite également des activités de coopération de l'OACI centrées sur les changements climatiques.

Décennie des Nations Unies au service du développement durable

7.2 L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté [une résolution en décembre 2023](#), dans laquelle elle a notamment décidé de proclamer la toute première Décennie des Nations Unies pour le transport durable pour une période de 10 ans commençant le 1^{er} janvier 2026. Dans cette optique, la « [Journée mondiale des transports durables](#) » doit avoir lieu au siège de l'ONU le 26 novembre 2025 pour lancer le plan de mise en œuvre de la Décennie, mettre en lumière les principales initiatives et encourager toutes les parties prenantes à prendre plus de mesures dans ce domaine. L'OACI reste déterminée à contribuer activement au processus en fournissant des éclairages du point de vue du secteur de l'aviation internationale. Cela permettra de mieux faire connaître les efforts déployés par le secteur pour faire progresser les ODD et de trouver des solutions innovantes, de mobiliser des ressources et d'établir des partenariats.

Pollution plastique

7.3 La Journée mondiale de l'environnement 2025 a eu pour thème « Mettre fin à la pollution plastique », et a mis l'accent sur le renforcement de l'engagement mondial en faveur de cette cause urgente et sur la promotion d'actions collectives pour un avenir durable. En 2022, l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement a adopté une résolution demandant au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) de convoquer un comité intergouvernemental de négociation (CIN) chargé d'élaborer un instrument international juridiquement contraignant sur la pollution plastique. Le processus du CIN se poursuit en 2025 afin de faire avancer les discussions sur l'accord final, avant la 7^e session de l'ANUE qui se tiendra en décembre 2025 à Nairobi (Kenya). L'OACI suit de près les faits nouveaux concernant la pollution plastique et est prête à apporter son soutien, sous réserve de la disponibilité de ressources. À cette fin, l'OACI a abordé la question des plastiques lors du [Séminaire sur les aéroports respectueux de l'environnement](#) en avril 2024, soulignant l'importance du rôle du secteur de l'aviation dans les efforts mondiaux de lutte contre la pollution plastique. En outre, le CAEP a également élaboré des orientations et des pratiques exemplaires en la matière, qui figurent dans la [publication sur les plastiques à usage unique](#) de la Collection électronique de publications pratiques sur les aéroports respectueux de l'environnement.

Biodiversité

7.4 La 15^e Conférence des Parties (COP15) à la Convention sur la diversité biologique s'est tenue du 7 au 19 décembre 2022 à Montréal (Canada). À cette occasion, l'OACI a présenté les résultats de la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI en 2022 et a expliqué en quoi les travaux de l'OACI (p. ex., les critères de durabilité et les unités d'émissions admissibles au CORSIA, ainsi que les opérations aéroportuaires durables) étaient pertinents et contribuaient aux efforts en faveur de la biodiversité. L'OACI continue de suivre les faits nouveaux liés à la biodiversité afin de cerner et de promouvoir les domaines de collaboration possibles.

8. MODIFICATIONS DE L'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF ACTUEL

8.1 Les modifications de la résolution A41-21 de l'Assemblée et de ses appendices figurent dans l'appendice C à la présente note de travail. Celles qu'il est proposé d'apporter aux appendices A à H découlent principalement des travaux réalisés par l'OACI en coopération avec d'autres organisations, et des résultats des activités du CAEP. Les modifications ci-après sont proposées dans l'appendice C à la présente note de travail :

- chapeau : modifications rédactionnelles mineures ;

- appendice A : ajouts concernant l'utilisation des tendances en matière d'environnement de l'OACI, ainsi que d'autres rapports d'évaluation de l'OACI, tel que Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale en 2022, pour appuyer la prise de décisions ; la transition de la Coalition de l'OACI pour une aviation durable vers le Programme ACT-LTAG de l'OACI ; la contribution de l'OACI aux objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU liés à la pollution plastique et à l'appauvrissement de la biodiversité ;
- appendice B : mises à jour tenant compte des SARP relatives aux émissions qui ont déjà été adoptées et des dernières recommandations du CAEP sur les nouvelles SARP relatives au bruit et aux émissions de CO₂ ;
- appendice C : aucune modification ;
- appendice D : aucune modification ;
- appendice E : aucune modification ;
- appendice F : aucune modification ;
- appendice G : ajout de références aux recommandations du CAEP sur les nouvelles SARP relatives au bruit à l'atterrissage et au décollage pour les avions supersoniques ;
- appendice H : aucune modification.

APPENDIX A

ICAO GLOBAL ENVIRONMENTAL TRENDS – PRESENT AND FUTURE AIRCRAFT NOISE AND EMISSIONS

1. TRENDS IN EMISSIONS THAT AFFECT THE GLOBAL CLIMATE

1.1 The greenhouse gas (GHG) trends assessment includes full-flight fuel consumption, CO₂, NO_x and non-volatile particulate matter (nvPM) results for international operations out to 2070. As shown in Figure 1, for 2050 and for Fuel Scenario 3, aircraft technology accounts for a reduction of 81 Mt and operations accounts for an additional 34 Mt for a total reduction of 115 Mt, as compared with Fuel Scenario 1. For 2070 Fuel Scenario 3 aircraft technology accounts for a reduction of 220 Mt and operations accounts for an additional 85 Mt for a total reduction of 305 Mt as compared with Fuel Scenario 1. For Fuel Scenario 3 (lower bound) aircraft technology accounts for a reduction of 271 Mt and operations accounts for an additional 85 Mt for a total reduction of 356 Mt as compared with Fuel Scenario 1. Overall, Fuel Scenario 3 results in 27% and 46% reduction in fuelburn as compared with Fuel Scenario 1 in 2050 and 2070, respectively. Considering Fuel Scenario 3 (lower bound), an average fuel efficiency of 1.5% would be observed by 2050, increasing to about 1.6% by 2070. This would represent lower improvements compared to the ICAO 2% fuel efficiency aspirational goal for international aviation.

1.2 As shown in Figure 2 for international aviation, for the year 2050, with the replacement with sustainable aviation fuels (SAF), lower carbon aviation fuels (LCAF) and other aviation cleaner energies, there is a 53% reduction in residual CO₂ emissions in addition to the reduction from technology and operations improvements. In 2070, with the replacement with SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, there is a 53% reduction in residual CO₂ in addition to the reduction from technology and operations improvements. Fuels based on biomass, solid/liquid wastes, and gaseous wastes are considered as SAF, while for the latter the carbon source in the fuel feedstock comes from waste CO/CO₂.

1.3 In the case of NO_x scenarios, NO_x Scenario 3 (advanced technology with medium operational improvements) has the maximum reduction when compared to NO_x Scenario 1 (Technology freeze with fleet renewal and no additional operational improvements). In the case of nvPM scenarios, nvPM Scenario 3 (advanced technology with medium operational improvements) has the maximum reduction when compared to nvPM Scenario 1 (Technology freeze with fleet renewal and no additional operational improvements).

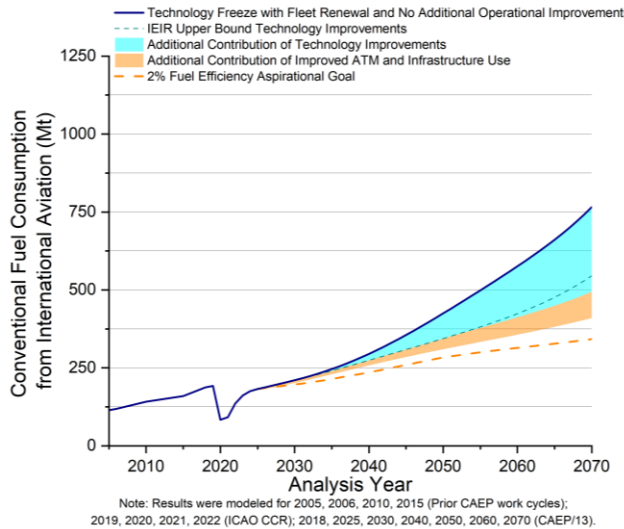


Figure 1. Conventional Fuel Consumption from International Aviation from 2005 to 2070.

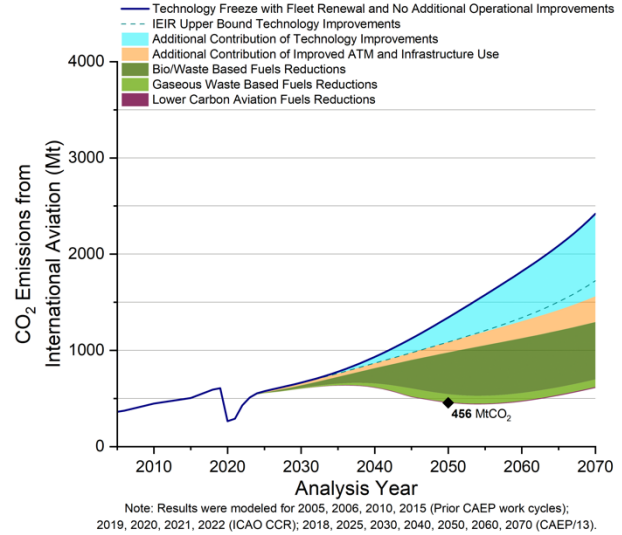


Figure 2. Combustion CO₂ Emissions from International Aviation, 2005 to 2070, Including Life Cycle Emissions Reductions from SAF, LCAF and other aviation cleaner energies.

1.4 Figure 3 below shows the full flight NO_x trend for international aviation. With technology and operational improvements (NO_x Scenario 3), for the year 2050 there is a combined reduction of 2.2 Mt for international aviation. This amounts to a 27% reduction in NO_x relative to NO_x Scenario 1. For the year 2070 there is a combined reduction of 4.6 Mt for international aviation. This amounts to a 31% reduction in NO_x relative to NO_x Scenario 1.

1.5 Figure 4 below shows the full flight nvPM trend for international aviation. With technology and operational improvements (nvPM Scenario 3), for the year 2050 there is a combined reduction of 6.1 kt for international aviation. This amounts to a 43% reduction in nvPM from nvPM Scenario 1. For the year 2070 there is a combined reduction of 11.8 kt for international aviation. This amounts to a 48% reduction in nvPM from nvPM Scenario 1.

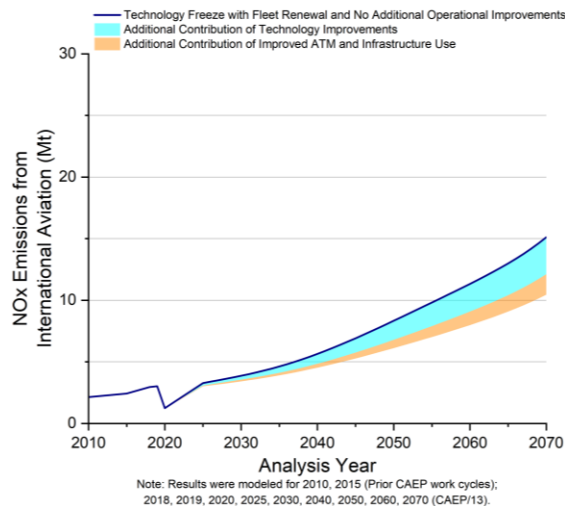


Figure 3. Full Flight NO_x Emissions from International Aviation, 2010 to 2070.

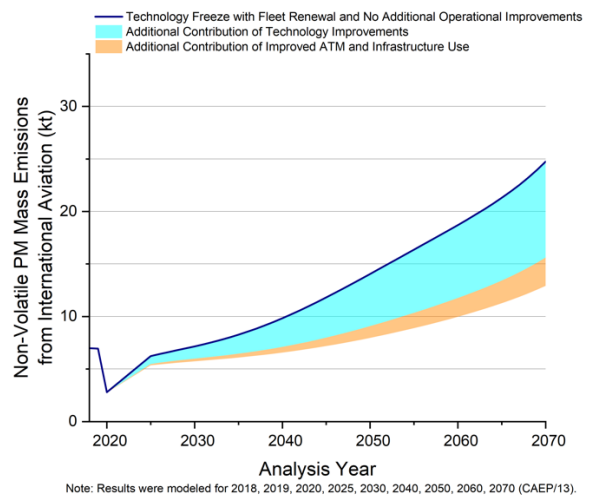


Figure 4. Full Flight nvPM Emissions from International Aviation, 2018 to 2070.

2. AIRCRAFT NOISE TRENDS

2.1 The noise trends assessment is based on the ICAO CAEP 2018-2070 traffic and fleet forecast and covered 320 global airports, and with an estimated 80% of the global population exposure to aircraft noise. Figure 5 provides results for the total global 55 DNL¹ contour area (i.e., for 320 airports) for 2018 (base year), 2019, 2020, 2025 (scenario 1 only) and 2030, 2040, 2050, 2060 and 2070 for the four modelling scenarios. Historical data modelled in the CAEP/11 work cycle is also shown for 2015. The 2018 technology freeze value is 16 657 square km. This value decreases to 10 306 square km in 2020 due to COVID-19 pandemic and increases to 14 164 square km by 2025. In 2070 the technology freeze (scenario 1) total global contour area is 32 887 square km and decreases to 22 240 square km with low technology improvements (scenario 2), to 15 723 square km with moderate technology improvements (scenario 3), and to 11 363 square km with the advanced technology improvements (scenario 4). Figure 6 shows the global contour area for noise above 55 DNL normalized to the 2018 area.

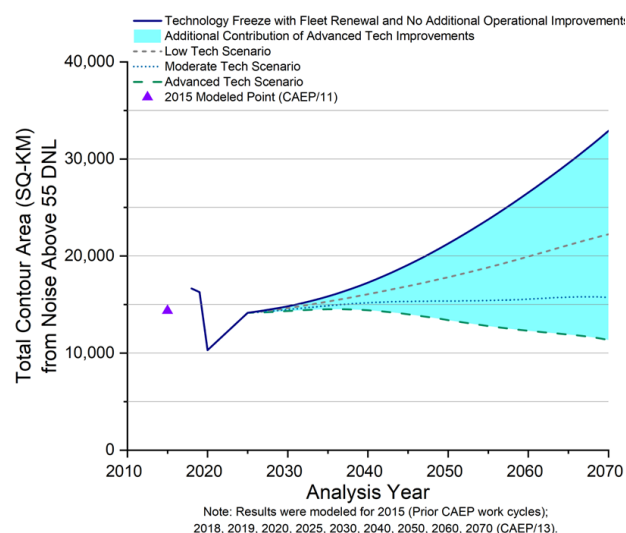


Figure 5. Global Contour Area from Noise above 55 DNL, 2015-2070.

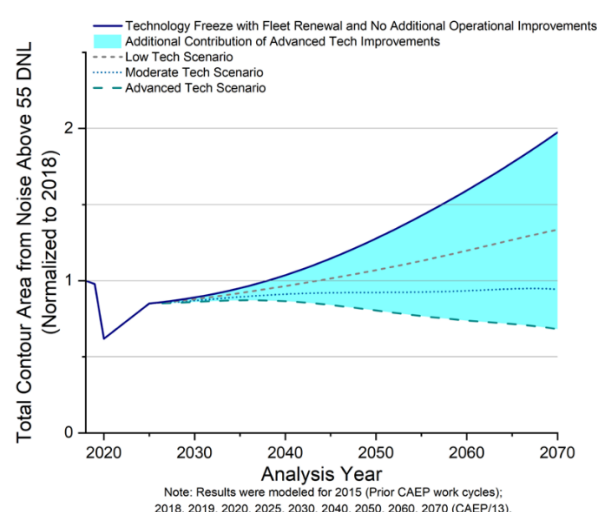


Figure 6. Global Contour Area from Noise above 55 DNL (Normalized to 2018), 2018-2070.

2.2 Figure 7 provides results for the total global (i.e., for 320 airports) population exposed to aircraft noise above 55 DNL for 2018 (base year), 2019, 2020, 2025 (scenario 1 only) and 2030, 2040, 2050, 2060 and 2070 for the four scenarios. Historical data modelled in the CAEP/11 work cycle is also shown for 2015. The 2018 baseline value is 35.97 million people. In 2020, the population decreases to 20.5 million due to the COVID-19 pandemic and increases to 29.9 million by 2025. In 2070, the technology freeze (scenario 1) total population exposed is 78.29 million and decreases to 54.54 million people with low technology and operational improvement scenario (scenario 2), to 38.6 million with moderate technology and operational improvement scenario (scenario 3), and to 27.25 million people with the

¹ DNL 55 covers all the noise above 55 dB including 60 dB and 65 dB and DNL 60 covers all the noise above 60 dB including 65 dB.

advanced technology and operational improvement scenario (scenario 4). Figure 8 shows the global population exposed to noise above 55 DNL normalized to the 2018 population.

2.3 There are three years in common when comparing CAEP/12 and CAEP/13 noise trends: 2018, 2020 and 2050; and 2018 was the base year and computed noise results are almost identical. The small observed differences are due to the included airports being slightly different, as well as CAEP/13 using updated census data for the US and Europe.

2.4 2020 was the most affected COVID-19 year. Compared to CAEP/12, CAEP/13 noise results are around 9% higher in contour area and around 11% higher in the population exposed for DNL 55 dB. These increases are mainly from the European region, and due to updated 2020 traffic demand data.

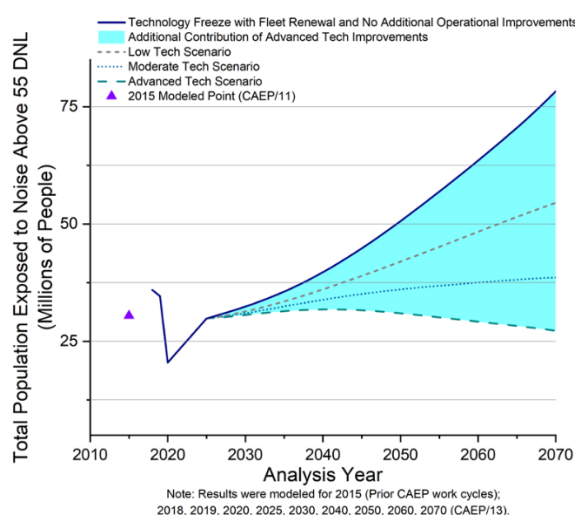


Figure 7. Global Population Exposed to Noise above 55 DNL, 2015-2070

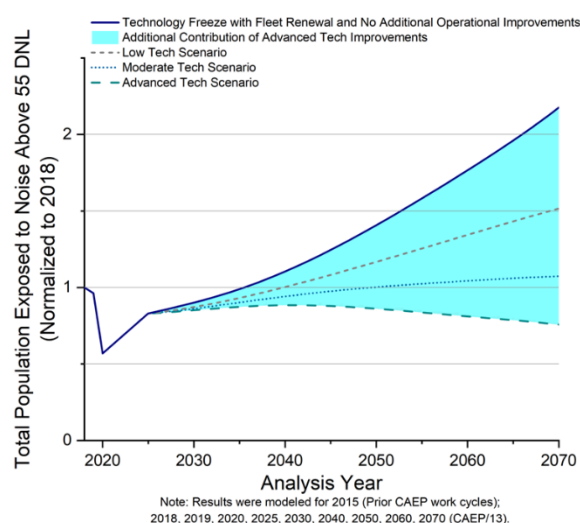


Figure 8. Global Population Exposed to Noise above 55 DNL (Normalized to 2018), 2018-2070

2.5 2050 is the outermost forecast year that is common between the two cycles. Compared with CAEP/12, CAEP/13 has around a 33% reduction in both the contour area and population exposed at 55 DNL.

2.6 The reduction in 2050 is primarily due to differences in the composition of the Growth and Replacement database (GRdb) used, and how this translates to future fleet mix. For example, the CAEP/12 GRdb included the legacy 737 New Generation (NG) aircraft along with the 737 MAX aircraft in the single aisle category, while the CAEP/13 GRdb only has the 737 MAX aircraft. In addition, the CAEP/13 GRdb does not include the A330 legacy (only has the A330 NEO), or the four engine A380-8 and B747-8 (which were in the CAEP/12 GRdb). The subsequent differences in the future fleet mix result in a step change in the noise reduction, especially in the outer years. A 5% decrease in the CAEP/13 traffic demand forecast also contributes to the reduction in noise exposure.

3. TRENDS IN AIRCRAFT ENGINE EMISSIONS THAT AFFECT LOCAL AIR QUALITY

3.1 The environmental landing and take-off emissions (LTO) trends assessment includes NO_x, non-volatile Particulate Matter (nvPM) and total PM (volatile and non-volatile) emissions estimated below 3 000 feet for international operations out to 2070.

3.2 NO_x emissions below 3 000 feet from international aviation are shown in Figure 9. The ratio of global to international NO_x emissions below 3 000 feet ranges from about 2.0 to 2.2, depending upon year, and this ratio is consistent across models, as well as consistent with legacy trends assessments.

3.3 In 2050, technology and operational improvements could provide reductions of up to 0.14 Mt (36%) in NO_x emissions for international aviation. In 2070, technology and operational improvements could provide reductions of up to 0.30 Mt (45%) in NO_x emissions for international aviation.

3.4 nvPM emissions below 3 000 feet from international aviation are shown in Figure 10. The ratio of global to international nvPM emissions below 3 000 feet ranges from about 2.1 to 2.6, depending upon year, and this ratio is consistent across models, as well as consistent with legacy trends assessments. For nvPM, we see a large drop from the base year 2018 going into 2019. This is due to a few high nvPM producing engines in the 2018 baseline, and them dropping out of the fleet in 2019 due to retirement and being replaced by engines having relatively lower nvPM.

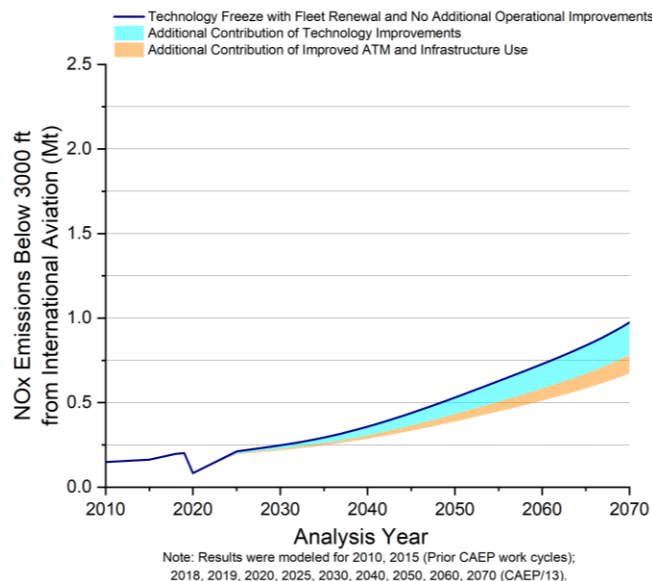


Figure 9. NO_x Emissions below 3 000 ft from International Aviation, 2010 to 2070.

3.5 In 2050, technology and operational improvements could provide reductions of up to 0.26 kt (72%) nvPM emissions for international aviation. In 2070, technology and operational improvements could provide reductions of up to 0.5 kt (92%) nvPM emissions for international aviation.

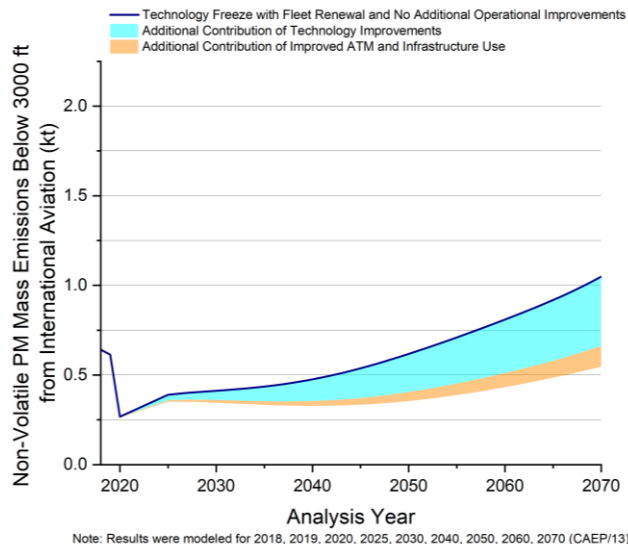


Figure 10. nvPM Emissions below 3 000 ft from International Aviation, 2018 to 2070.

3.6 Total (volatile and non-volatile) PM emissions below 3 000 feet from international aviation are shown in Figure 11. The ratio of global to international Total PM emissions below 3 000 feet ranges from about 2.1 to 2.6, depending upon year, and this ratio is consistent across models, as well as consistent with legacy trends assessments.

3.7 In 2050, technology and operational improvements could provide reductions of up to 0.92 kt (75%) in total PM emissions for international aviation. In 2070, technology and operational improvements could provide reductions of up to 1.83 kt (92%) in total PM emissions for international aviation.

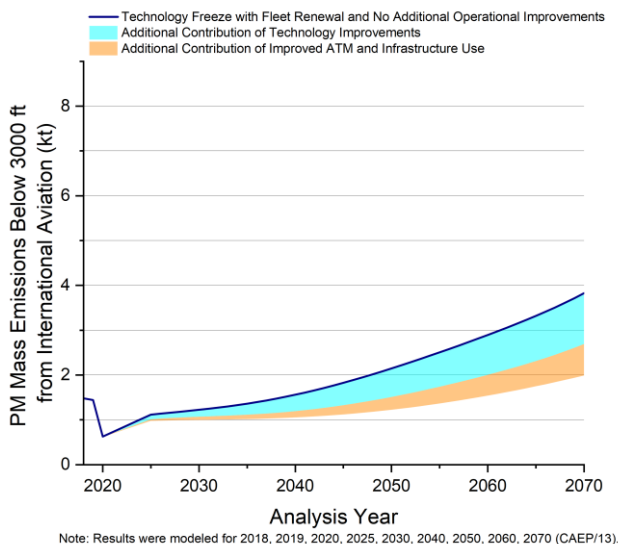


Figure 11. Total PM Emissions below 3 000 ft from International Aviation, 2018 to 2070.

3.8 There are six years in common when comparing CAEP/12 and CAEP/13 LTO Trends: 2018, 2019, 2020, 2030, 2040 and 2050; and 2018 was the base year and computed LTO results were essentially identical.

3.9 2020 was the most affected COVID-19 year. Compared to CAEP/12, CAEP/13 LTO results are around 2% higher for NO_x, 13% higher for nvPM and 17% higher for Total PM. These increases are mainly from the European region, and due to updated 2020 traffic demand data. 2050 is the outermost forecast year that is common between the two cycles. Compared with CAEP/12, CAEP/13 has around a 26% reduction in NO_x, 44% reduction in nvPM and 33% reduction in Total PM.

3.10 Similarly to the noise trends assessment, the reduction in the outer years is primarily due to differences in the composition of the GRdb used, and how this translates to future fleet mix. A 5% decrease in the CAEP/13 traffic demand forecast also contributes to the reduction in LTO emissions.

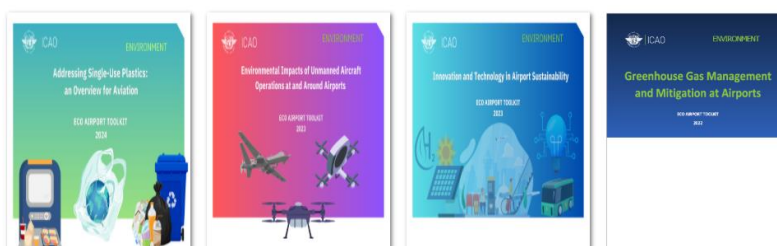
— — — — —

APPENDIX B

ICAO ENVIRONMENTAL GUIDANCE ON AIRPORTS AND OPERATIONS

Over the last triennium, CAEP has developed and contributed to a variety of environment-related guidance materials related to airports and operations to support Member States and aviation stakeholders, as follows:

1. **Report on Good Practices of Noise Monitoring Systems (NMS)**, which outlines how NMS can be used efficiently and effectively in conjunction with the ICAO Balanced Approach to support the management of noise impacts at airports;
2. **Environment Key Performance Area (KPA) Update in ICAO Global Air Navigation Plan (GANP)** regarding the reduction of emissions through improved operational practices. In line with Assembly Resolutions A41-6 and A41-21, it focused on operational improvements within the ICAO basket of measures, aiming to support States and aviation stakeholders to evaluate the performance of aviation operations and the effectiveness of standards, policies and measures to mitigate aviation's impacts on the environment;
3. **Report on Environmental Interdependencies in Various Operating Scenarios**, which helps aviation stakeholders understand trade-offs between noise, fuel burn and CO₂ emissions, and provides air traffic controllers with insights for informed decision-making. The report may be integrated into air traffic controller training programmes;
4. **Report on Emerging Trends in Aviation: Community Engagement Practices and Considerations**, which addresses emerging trends in aviation and their relevance to community engagement practices in the context of noise versus emissions, emerging technology aircraft, and post-pandemic dynamics, outlining the risks and opportunities for the aviation industry; and
5. **[Eco-Airport Toolkit E-Collection Series](#)**, which continue to provide practical and ready-to-use information, and respond to emerging topics with the release of new e-publications, including Greenhouse Gas Management and Mitigation for Airports, Environmental Impact of Unmanned Aircraft Operations at and around Airports, Innovation and Technology in Airport Sustainability, Single Use Plastics and Cleaner Energy at Airports.



[Addressing Single-Use Plastics:
an Overview for Aviation](#)

[Unmanned Aircraft
Operations](#)

[Innovation and Technology in
Airport Sustainability-2023](#)

[GHG Management and
Mitigation at Airports](#)

APPENDICE C

Résolution ~~A41-20~~ A42-xx : 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 ~~A40-17~~ A41-20, 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 ~~A40-17~~ A41-20 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 40^e 41^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 ~~A41-21~~ A42-xx : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et ~~A41-22~~ A42-xx : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, 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 41^e session de l'Assemblée :

Appendice A — Généralités

Appendice B — Élaboration de normes, de pratiques recommandées et de 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 ~~A41-21~~ ~~A42-xx~~ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et ~~A41-22~~ ~~A42-xx~~ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, remplacent les résolutions ~~A40-17, A 40-18 et A40-19~~ ~~A41-20, A41-21 et A41-22~~.

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 aéroports, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains, d'un engagement auprès de la communauté 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~~ 14 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,

Reconnaissant que de nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation sont en train d'être mises au point à un rythme rapide, et que l'OACI devra entreprendre de nombreux travaux pour ne pas prendre de retard en ce qui concerne la certification environnementale de ces nouvelles technologies en temps voulu, selon qu'il convient.

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 d'un système de transport aérien résilient en mesure d'adapter son infrastructure et ses opérations au changement climatique,

Reconnaissant l'importance de la recherche et du développement en matière de rendement du carburant et des carburants d'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,

Notant l'importance d'informations actualisées sur les incidences présentes et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, telles qu'elles figurent dans les tendances mondiales de l'OACI en matière d'environnement, ainsi que d'autres rapports d'évaluation de l'OACI, tel que le *Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale*, pour soutenir la prise de décisions relatives à des questions environnementales,

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 ;
- d) d'assurer la résilience future du transport aérien en adaptant son infrastructure et ses opérations aux conséquences du changement climatique.

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 continuer de suivre de près les nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation afin de préparer la certification environnementale de ces technologies en temps voulu, selon qu'il convient, notamment au moyen des séminaires « États des lieux » ;
5. *Accueille avec satisfaction le lancement* l'élaboration et la mise à jour des outils OACI de suivi des innovations susceptibles de produire une réduction des émissions de CO₂ dans le secteur, et *demande* au Conseil de rester informé et d'actualiser ces outils, le cas échéant ;
6. *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 ;
7. *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 ;
8. *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 ;
9. *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 ;
10. *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 ;
11. *Se félicite de l'établissement* la transition de la *Coalition mondiale de l'OACI pour une aviation durable vers l'ACT-LTAG de l'OACI* qui servira de *plateforme-programme* aux parties prenantes pour le lancement de nouvelles idées et la mise en œuvre accélérée de solutions innovantes pour l'environnement, et *demande* au Conseil d'encourager davantage de parties prenantes à ~~rejoindre la Coalition~~ adhérer au Programme ACT-LTAG une fois qu'il aura été établi ;
12. *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, ainsi que la contribution aux objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU, notamment ceux liés à la pollution plastique et à l'appauvrissement de la biodiversité ;
13. *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~~ *Constatant* 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 moteurs d'aviation et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume III, *Émissions de CO₂ des avions*, qui contient des normes de certification en matière d'émissions de CO₂ pour les avions et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Sachant que la norme de certification des émissions de particules non volatiles (nvPM) et la norme de certification des émissions de CO₂ sont des paramètres techniques de comparaison des technologies aéronautiques conçus pour être utilisés dans les processus de certification respectifs, et qu'ils ne sont pas destinés 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,

Constatant la recommandation du CAEP concernant de nouvelles normes plus strictes pour les émissions de CO₂ des avions ;

Constatant la recommandation du CAEP concernant une nouvelle norme plus stricte de certification acoustique à l'atterrissage et au décollage (LTO) pour les aéronefs subsoniques ;

~~Reconnaissant~~ *Constatant* les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs et l'élaboration d'objectifs technologiques à moyen terme (2027) et à long terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions,

~~Reconnaissant~~ *Constatant* la nécessité d'élaborer des procédures de certification visant les nouvelles technologies avancées d'aviation, notamment la base de certification des aéronefs électriques, en priorité,

~~Reconnaissant~~ *Constatant* que de nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation sont en train d'être mises au point à un rythme rapide, notamment les aéronefs hybrides et électriques,

1. *Accueille favorablement* les avantages continus de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs figurant au Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16, qui est entrée en vigueur le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2020 pour les aéronefs ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de moins de 55 tonnes ;

2. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique pour les aéronefs à rotors basculants, devenue applicable le 1^{er} janvier 2018 ;

3. *Se félicite* des avantages de la norme de l'OACI pour les émissions de CO₂ des avions entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 pour les nouveaux types d'avions, 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 ~~sera~~ *était* le 1^{er} janvier 2023 ;

4. *Se félicite* des avantages de la norme de l'OACI pour les émissions de CO₂ des avions dont la date d'application ~~sera~~ *était* le 1^{er} janvier 2023 pour les avions en production, avec comme date d'arrêt de la production le 1^{er} janvier 2028 ;

5. *Accueille favorablement* l'élaboration par le CAEP de la nouvelle norme, plus stricte, sur les émissions de CO₂ des avions qui, une fois adoptée, fera partie de l'Annexe 16, volume III ;

6. *Accueille favorablement* l'élaboration par le CAEP de la nouvelle norme acoustique, plus stricte, pour les nouveaux types d'avions subsoniques qui, une fois adoptée, fera partie de l'Annexe 16, volume I ;

~~5. *Se félicite* des avantages de la norme initiale sur la masse des 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 ;~~

~~67. *Accueille avec satisfaction* l'adoption par le Conseil, en mars 2020, les avantages de la nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de nvPM qui ~~sera~~ *est devenue* applicable le 1^{er} janvier 2023 aux moteurs en production et aux nouvelles conceptions de moteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 ;~~

~~78. *Prie instamment* les États de reconnaître que les normes de certification des émissions de CO₂ et de nvPM n'ont pas été élaborées pour sous-tendre l'introduction de restrictions d'exploitation ou de prélèvements liés aux émissions ;~~

~~89. *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 ;~~

10. *Demande* au Conseil de surveiller étroitement les améliorations technologiques qui réduisent le niveau des émissions et de bruit des aéronefs, et d'actualiser régulièrement les normes concernées en conséquence ;

~~9~~11. *Demande* au Conseil de suivre de près les nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation afin de préparer la certification environnementale de ces technologies en temps voulu ;

~~10~~12. *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 ;

~~11~~13. *Prie instamment* les États membres des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;

~~12~~14. *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 ;

~~13~~15. *Prie instamment* les États membres d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du § ~~8~~9 du dispositif du présent appendice ;

~~14~~16. *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 la Circulaire 351 de l'OACI, *Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*, met en lumière le rôle de l'engagement auprès de la communauté en tant que composante essentielle d'une vaste politique de gestion du bruit,

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,

~~Reconnaissance~~ *Constatant* 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,

~~Reconnaissance~~ *Constatant* 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,

~~Reconnaissance~~ *Constatant* 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,

~~Reconnaissance~~ *Constatant* que certains États peuvent aussi avoir des politiques de gestion du bruit plus générales,

~~Reconnaissance~~ *Constatant* l'approbation du nouveau manuel intitulé *Possibilités opérationnelles de réduire le bruit des aéronefs* (Doc 10177),

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, si un certain nombre d'actions ambitieuses sont menées par les États membres de l'OACI pour réaliser ce scénario,

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 travailler avec les communautés de manière opportune et systématique, conformément aux principes définis dans la Circulaire 351 de l'OACI ;

- c) 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 ;
 - d) 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 veiller à ce que des orientations appropriées, et à jour, relatives à l'engagement auprès de la communauté soient communiquées aux États ;
 - d) 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 Constatant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visent pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions,

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

Reconnaissant Constatant 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 Constatant 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~~ *Constatant* 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~~ *Constatant* 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~~ *Constatant* 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~~ *Constatant* 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 gestion de l'environnement*,

~~Reconnaissant~~ **Constatant** que la Circulaire 351 de l'OACI, *Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*, complète la politique actuelle de gestion du bruit des aéronefs dans les aéroports et leur voisinage,

~~Reconnaissant~~ **Constatant** la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement comme une source de référence en matière de politiques de gestion respectueuses de l'environnement viables aux aéroports et alentour,

~~Reconnaissant~~ **Constatant** que les aéronefs à technologie émergente, tels que les drones et les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) peuvent avoir des incidences sonores dans les zones situées au-delà des terrains entourant un aéroport,

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, notamment par l'entremise de la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement.

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,

Constatant la recommandation du CAEP sur la nouvelle norme de certification acoustique à l'atterrissage et au décollage (LTO) pour les avions supersoniques,

~~*Reconnaissant*~~ *Constatant* la valeur des travaux menés actuellement pour élaborer une nouvelle norme pour les futurs avions supersoniques dans des conditions en route 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*~~ *Constatant* qu'un avion supersonique pourrait être certifié au cours de la période 2020-2025-2030 et qu'il est nécessaire d'effectuer une étude exploratoire afin de mieux comprendre les incidences du bruit aux aéroports découlant de la mise en service des avions supersoniques,

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

2. *Se félicite* de l'élaboration par le CAEP de la nouvelle norme de certification acoustique LTO pour les avions supersoniques qui, une fois adoptée, fera partie de l'Annexe 16, volume I ;

23. *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 ;

34. *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 Constatant 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 Constatant 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 Constatant 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,

Reconnaissant Constatant les travaux du CAEP sur son premier examen intégré par des experts indépendants des technologies des aéronefs et des moteurs et l'élaboration d'objectifs technologiques à moyen terme (2027) et à long terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions,

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 Constatant 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 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 de suivre les progrès réalisés dans la compréhension scientifique et technique des éléments volatils et non volatils des émissions de PM ;
4. *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 ;
5. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques intégrés à moyen terme et à long terme en vue de réduire la consommation de carburant, le bruit et les émissions de NO_x et de nvPM des moteurs d'aviation ; et d'objectifs opérationnels en vue de réduire la consommation de carburant ;
6. *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 ;
7. *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 ;
8. *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 ;
9. *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 ;

10. *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 ;

11. *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.

— FIN —