



A40-WP/573
EC/244
30/9/19

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 15 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 15 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

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

15.1 À sa cinquième 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 de l'Organisation portant sur les dispositions générales, le bruit des aéronefs et la qualité de l'air locale (WP/54 et 57). Sur la base de ces rapports, le Comité exécutif examine les propositions du Conseil visant à actualiser la Résolution A39-1, *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* (WP/57). En outre, 15 notes sont soumises par les États et les observateurs : WP/81, 103, 104, 140, 175, 225, 226, 260, 261, 354, 372, 374, 409, 412 et 474.

15.2 Suite à la demande formulée par l'Assemblée à sa 39^e session, le Conseil présente la note WP/54, qui rend compte de la dernière actualisation de l'évaluation des tendances environnementales mondiales de l'OACI en vue de l'incidence actuelle et future du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation. De 2015 à 2045, si l'on s'attend à ce que le trafic aérien international soit 3,3 fois plus élevé, la consommation de carburant ne devrait cependant augmenter que de 2,2 à 3,1 fois d'ici la fin de la même période. Il ressort de l'évaluation de plusieurs scénarios que le carburant d'aviation durable (SAF) pourrait représenter jusqu'à 2,6 % du carburant consommé d'ici 2025, et que d'ici 2050 il serait matériellement possible de satisfaire 100 % de la demande de carburéacteurs de l'aviation internationale par le recours à ce carburant, ce qui se traduirait par une réduction de 63 % des émissions. Cependant, ce niveau de production de carburant ne pourrait être réalisé qu'au moyen de très grandes immobilisations dans l'infrastructure de production SAF, et moyennant la mise en place d'un important cadre réglementaire. En ce qui concerne le bruit et les émissions des aéronefs qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale, on s'attend à ce que l'incidence de l'aviation sur l'environnement continue à augmenter, mais à un rythme plus lent que celui de la croissance du trafic. Pour ce qui est du bruit des aéronefs, il se peut qu'à partir d'environ 2030, il n'augmente plus en parallèle avec la croissance du trafic. Pour que ce scénario puisse être réalisé, les États membres auraient à entreprendre un certain nombre de mesures ambitieuses.

15.3 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. Deux États proposent que soit renforcée la transparence des travaux techniques qui sous-tendent l'élaboration des tendances environnementales de portée mondiale de l'OACI.

15.4 Le Conseil présente un rapport (WP/57) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 39^e session de l'Assemblée sur les questions liées à l'aviation civile et l'environnement. Cette note présente les nouvelles normes concernant la masse et le nombre de particules non volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronefs figurant dans l'Annexe 16, *Protection de l'environnement, Volume II, Émissions des moteurs d'aviation*, et contient des renseignements sur l'examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs mené par des experts indépendants ainsi que sur les derniers développements concernant les travaux de l'OACI en matière de bruit des aéronefs. En ce qui concerne les améliorations opérationnelles, la note mentionne les travaux concernant une collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement, l'analyse de la réduction de la consommation de carburant et de la

réduction des émissions de CO₂ attribuables à la mise en œuvre des modules pertinents du Bloc 0 (B0) et du Bloc 1 (B1) de l'ASBU d'ici 2025, et les aspects de la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) liés à l'engagement auprès de la communauté. Des renseignements sont également fournis sur la coopération de l'OACI avec la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), le Groupe de la gestion de l'environnement (EMG) des Nations Unies, et l'Initiative mobilité durable pour tous (SUM4ALL) des Nations Unies.

15.5 Le Comité reconnaît les progrès importants accomplis par l'OACI dans l'atténuation des incidences du bruit et des émissions pendant le triennat. Il reconnaît aussi qu'il est important pour l'OACI de suivre étroitement les technologies novatrices soucieuses de l'environnement et d'autres technologies susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement, notamment les nouvelles sources d'énergie pour l'aviation, en évaluant leurs incidences sur le bruit et les émissions, et en tenant à jour et en élaborant des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs pertinents en matière d'environnement, s'il y a lieu. Suivant la proposition d'un État, le Comité convient de faire une correction rédactionnelle au texte de la Résolution A39-1 de l'Assemblée afin de tenir compte du titre du Doc 10127 de l'OACI : *Independent Expert Integrated Technology Goals Assessment and Review for Engines and Aircraft [Évaluation et examen intégré par le Groupe d'experts indépendants (IEIR) des objectifs technologiques pour les moteurs et les aéronefs]*.

15.6 Dans la note WP/57, le Conseil présente également une proposition de révision de la Résolution A39-1 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*, à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la 39^e session de l'Assemblée. Les révisions en question, présentées ci-dessous au § 15.26, découlent principalement des activités du Secrétariat et des travaux menés par le CAEP.

15.7 Dans la note WP/103, présentée par la Suisse au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, tout en reconnaissant l'importance des innovations technologiques, tient à souligner qu'il importe que la création d'avions supersoniques civils ne sape pas les efforts considérables déployés depuis de nombreuses années pour réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement et éviter ses incidences disproportionnées sur la sécurité, la capacité et les opérations. La note propose de réviser les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI afin de tenir compte des problèmes et incidences qui pourraient découler de la mise en service des nouveaux avions supersoniques, en élaborant s'il y a lieu des mesures d'atténuation correspondantes. Elle propose aussi de veiller à ce que l'exploitation d'avions civils supersoniques, à des vitesses supersoniques aussi bien que subsoniques, ne crée aucune situation inacceptable pour le public.

15.8 Dans la note WP/104, présentée par la Pologne au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC, souligne que l'amélioration de la performance environnementale de l'aviation est un élément crucial pour atteindre les objectifs environnementaux de l'OACI en matière de bruit et de qualité de l'air et, partant, gérer les incidences environnementales au voisinage des aéroports. Cette note souligne que l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs élaborée par l'OACI doit être convenablement mise en œuvre et que chacun de ses quatre piliers doit être maintenu à jour pour que sa contribution soit assurée dans le cadre de l'approche globale. À cet égard, la note propose de nouvelles actualisations de la Résolution A39-1, Appendice E, « Restrictions

d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit » sur la base de l'Annexe 16 — Protection de l'environnement, Volume I — Bruit des aéronefs, Chapitre 4. En outre, la note préconise d'élaborer une approche complète pour la gestion de la qualité de l'air au voisinage des aéroports. Tout en appuyant la nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de particules non volatiles (nvPM) du fait qu'elle renforce le contrôle des émissions à la source, la note souligne que la mise en œuvre des systèmes de gestion environnementale aux aéroports constitue aussi un processus essentiel pour le traitement des problèmes relatifs à la qualité de l'air.

15.9 Dans la note WP/226, l'Australie et la Nouvelle-Zélande reconnaissent les progrès réalisés par l'OACI en ce qui concerne les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), particulièrement en ce qui concerne la sécurité de l'aviation, la navigation aérienne et la sûreté de l'aviation. Cette note présente des préoccupations relatives aux questions émergentes des incidences acoustiques de l'exploitation des RPAS sur les collectivités, en particulier dans les zones bâties et résidentielles. À cet égard, elle encourage les États à partager leur expérience dans le traitement des problèmes liés au bruit des RPAS.

15.10 Dans la note WP/412, le Costa Rica et les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) rendent compte des progrès réalisés par les États latino-américains dans le domaine de l'environnement, en ce qui concerne le bruit et la qualité de l'air locale, conformément à l'Annexe 16 et à la Résolution A39-1. Cette note indique que les États membres de la CLAC ont appuyé proactivement les initiatives visant, entre autres, à améliorer les performances environnementales en prenant des mesures de réduction du bruit et d'amélioration de la qualité de l'air locale, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de planification d'installations aéroportuaires, ce qui s'est traduit par des règlements aéronautiques et des activités importantes qui ont été couronnées de succès.

15.11 Dans la note WP/140, le Qatar propose de créer des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre pour la protection de l'environnement en aviation (AEPPIRG), ce qui permettrait de disposer d'une plate-forme de coopération régionale pour faire face aux évolutions actuelles et aux défis futurs dans le domaine de l'environnement en aviation. Cette note indique que l'on assurerait ainsi une élaboration et une mise en œuvre cohérentes des programmes de protection de l'environnement en aviation ainsi que de la documentation internationale et régionale pertinente, sous une forme qui soit harmonisée au sein des régions et conforme aux SARP de l'OACI.

15.12 Dans la note WP/261, les États-Unis s'engagent à faire progresser le développement des avions supersoniques dans le cadre de leurs efforts généraux visant à soutenir l'innovation dans les transports. Cette note reconnaît également les travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) visant à élaborer des normes de certification acoustique pour l'atterrissage et le décollage des avions supersoniques, et elle indique qu'il est essentiel que les progrès accomplis récemment dans ce domaine se poursuivent. Les politiques et réglementations concernant le bruit et les émissions des moteurs des avions supersoniques sont en train d'être examinées, et la note estime que les discussions techniques du CAEP doivent se poursuivre en vue de l'élaboration de normes et de pratiques recommandées sur le bruit à l'atterrissage et au décollage afin de permettre à l'industrie de poursuivre le développement de ses avions. Elle indique qu'il est essentiel qu'un processus axé sur les données soit entrepris pour l'élaboration des SARP concernant le bruit des avions supersoniques.

15.13 Dans la note WP/374, la Fédération de Russie note les travaux accomplis sous l'égide de l'OACI en matière d'élaboration opportune de normes internationales sur tous les types d'aéronefs civils, en particulier pour le transport supersonique (SST), et que plusieurs entreprises ont déjà fait de grands progrès dans le développement d'avions supersoniques. Cette note souligne que la Fédération de Russie participe activement à des travaux de recherche approfondis sur les SST futurs et leurs systèmes de propulsion, et elle fournira des ressources, si nécessaire, pour appuyer l'OACI.

15.14 Dans la note WP/260, le Conseil international des aéroports (ACI) et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) présentent leur point de vue sur la gestion du bruit aux aéroports et notamment sur la pertinence des facteurs non acoustiques pour définir des stratégies de gestion du bruit et élaborer des politiques appropriées relatives aux niveaux d'exposition au bruit et à la nuisance sonore causée par les aéronefs. Cette note propose aussi l'ajout de l'engagement de la communauté comme élément transversal de l'Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs de l'OACI.

15.15 Dans la note WP/175, l'Association du transport aérien international (IATA) parle de la nécessité d'adopter une approche cohérente et uniforme dans l'élaboration des normes et politiques mondiales pour faire en sorte que l'incidence de l'aviation sur l'environnement soit prise en compte. Elle souligne la nécessité pour l'OACI de continuer à assurer l'intégrité et l'indépendance des processus et des critères techniques qui peuvent apporter un contexte à ses décisions politiques, et elle invite l'Assemblée à réitérer son soutien à l'approche équilibrée de l'OACI à la gestion du bruit des aéronefs. Elle s'inquiète également de la prolifération des taxes environnementales, qui ne règle pas efficacement l'incidence environnementale de l'aviation.

15.16 Dans la note WP/225, l'ACI reconnaît les progrès accomplis par l'OACI et accueille avec satisfaction l'étude exploratoire menée par le CAEP sur les avions supersoniques pour donner des renseignements sur les incidences et émissions potentielles. Elle présente aussi son point de vue sur les caractéristiques acoustiques des nouveaux venus sur le marché supersonique civil et leur conformité aux SARP existantes et futures sur le bruit et les émissions qui s'appliquent aux avions subsoniques. Elle aborde aussi la question du bang sonique, les incidences des vols d'avions supersoniques sur le grand public et l'intégration opérationnelle du trafic.

15.17 Le Comité prend note du fait que cinq notes de travail ont été soumises pour information. Elles ne sont pas présentées au Comité, mais sont résumées ci-dessous.

15.18 Dans la note WP/81, la Corporation des services de navigation et d'Amérique centrale (COCESNA) présente les travaux qu'elle mène pour améliorer l'environnement, établissant ainsi les orientations intitulées « Livre vert ». La portée de ce document se base sur les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies qui concernent la gestion de l'environnement, l'énergie, l'eau, le traitement intégral des déchets et la gestion des matières.

15.19 Dans la note WP/372, l'Inde fait état de son engagement à l'égard d'une croissance inclusive et durable du secteur de l'aviation en Inde, ainsi que de son intention et de ses efforts en matière d'élaboration de la politique nationale sur l'aviation verte, de la vision, de la mission, des objectifs stratégiques et des secteurs clés de politique. Elle insiste sur le fait que sa politique vise à atténuer les incidences de la croissance de l'aviation sur l'environnement et à garantir le développement durable du

secteur aéronautique au moyen d'une approche globale portant sur les questions environnementales actuelles et prévues pour le futur.

15.20 Dans la note WP/409, l'Afrique du Sud rend compte des activités qu'elle a entreprises à l'appui des travaux environnementaux de l'OACI : contribution aux activités du CAEP, État hôte de la réunion du Groupe directeur du CAEP de décembre 2019, et contribution aux activités de renforcement des capacités de l'OACI concernant la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) (cf. point 17 de l'ordre du jour).

15.21 Dans la note WP/474, le Chili reconnaît qu'il importe de cibler l'utilisation de sources d'énergie propre, renouvelable et durable dans l'infrastructure aéroportuaire pour réaliser des normes carboneutres. Le Chili prie instamment les autres États de concevoir et de mettre en œuvre les technologies existantes pour transformer l'infrastructure aéroportuaire de façon durable afin de réduire l'incidence de la pollution de l'environnement local.

15.22 Dans la note WP/354, l'ACI donne des renseignements généraux sur les aéroports, présente ses vues sur la protection de l'environnement, y compris la qualité de l'air locale, le bruit et la durabilité, et souligne le fait qu'elle appuie les travaux de protection de l'environnement de l'OACI accomplis par l'entremise du CAEP et par d'autres moyens.

15.23 En ce qui concerne les travaux de l'OACI visant l'élaboration de normes sur les avions supersoniques, le Comité recommande que l'Assemblée invite le Conseil à demander au CAEP de poursuivre ses travaux en cours sur les avions supersoniques, en accordant la priorité à l'étude exploratoire. Un État propose que le CAEP, dans le cadre de cette étude exploratoire, examine les vols d'avions supersoniques dans les régions densément peuplées. Le Comité note également les points de vue divergents concernant l'approche d'élaboration des normes et le lien entre les normes subsoniques existantes et la base d'élaboration des nouvelles normes sur les avions supersoniques, ainsi que la question d'acceptation du public et la nécessité de prendre en compte d'autres aspects, comme la sécurité et la navigation aérienne.

15.24 S'agissant de l'« Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs », le Comité prend acte des points de vue divergents concernant la nécessité d'actualiser les « restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit », définies dans l'Appendice E de la Résolution A39-1, à la lumière de l'objectif des normes sur le bruit énoncé dans l'Annexe 16, Volume I. Le Comité note que l'étude des facteurs non acoustiques est déjà prévue dans le programme des travaux du CAEP pour le prochain triennat, qui a déjà été approuvé par le Conseil. Il est noté que les propositions relatives à l'engagement auprès de la communauté sont bien prises en compte par le Conseil dans sa proposition de mise à jour de l'Appendice C de la Résolution A39-1, dans la note WP/57.

15.25 En ce qui concerne les problèmes liés au bruit des RPAS, le Comité recommande que l'Assemblée demande au Conseil de charger le CAEP d'examiner ces questions, en invitant les États à partager leur expérience dans le traitement des problèmes liés au bruit des RPAS, et d'utiliser l'ensemble de ces expériences pour l'élaboration possible d'orientations sur les meilleures pratiques à l'intention des États.

15.26 Le Comité convient de recommander à l'Assemblée d'adopter la résolution suivante :

Résolution 15/1: 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 A39-1, 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 A39-1 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 39^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 A40-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 A40-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 (CORSA)*, 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 40^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 du bang sonique¹

Appendice H — Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

¹ Cette modification ne touche que le français.

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 A40-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 A40-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 (CORSA)*, remplacent les Résolutions A39-1, A39-2 et A39-3.

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 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 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, 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 ;
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 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 ;
 5. *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 ;
 6. *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 ;
 7. *Demande* au Conseil de diffuser des informations 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 ;
 8. *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 ;
 9. *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 ;
 10. *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 ;
 11. *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 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,

Reconnaissant les recommandations du CAEP relatives à une nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de particules non volatiles (nvPM) qui, une fois adoptée, fera partie de l'Annexe 16, Volume II,

Reconnaissant que la norme de certification des émissions de 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,

Reconnaissant les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs mené par des experts indépendants 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 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 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, devenue applicable le 31 décembre 2017, et qui deviendra applicable 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, devenue applicable le 1^{er} janvier 2018 ;
4. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2017, d'une nouvelle norme pour les émissions de CO₂ des avions qui deviendra applicable 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'adoption par le Conseil, en mars 2017, de la nouvelle norme pour les émissions de CO₂ des avions qui deviendra applicable 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. *Accueille avec satisfaction* l'adoption par le Conseil, en mars 2017, 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, ainsi que le développement, par le CAEP, de la nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de nvPM pour tous les turbosoufflantes et turboréacteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 kN, qui sera applicable le 1^{er} janvier 2023 ;
7. *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 ;
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 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 ;

10. *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. *Prie instamment* les États membres des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;
12. *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. *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 ;
14. *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,

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 pertinentes 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, 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 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'empiètement 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 gestion de l'environnement*,

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

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des empiétements inappropriés dans des zones où les niveaux de bruit ont été réduits ;
2. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les réductions potentielles des niveaux de bruit qui pourraient résulter de la mise en service d'aéronefs plus silencieux, en particulier de ceux qui sont conformes à la norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiétements inappropriés lorsqu'on peut les éviter ;
3. *Prie instamment* les États, lorsqu'il existe encore des possibilités d'atténuer les problèmes de bruit des aéronefs par des mesures préventives :
 - a) de construire les nouveaux aéroports à des endroits appropriés, notamment à l'écart des zones sensibles au bruit ;
 - b) de prendre les mesures appropriées pour que la planification des terrains soit pleinement prise en compte dès le stade initial de la construction d'un nouvel aéroport ou de toute expansion d'un aéroport existant ;
 - c) de définir, autour des aéroports, des zones correspondant à des niveaux de bruit différents, en tenant compte des niveaux de population, de la croissance démographique ainsi que des prévisions de croissance du trafic, et d'établir des critères, qui tiennent compte des éléments d'orientation de l'OACI, pour l'utilisation appropriée des terrains qui s'y trouvent ;
 - d) de promulguer des lois, 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 du bang sonique²

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 du bang sonique, 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 ce bang sonique,

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 du bang sonique,

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 du bang sonique, de la recherche et des projets d'avions supersoniques,

Reconnaissant qu'un avion supersonique pourrait être certifié au cours de la période 2020-2025, 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 le bang sonique des avions supersoniques 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 le bang sonique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de ce bang sonique, 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.

² Cette modification ne touche que le français.

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,

Reconnaissant les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs mené par des experts indépendants 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 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.