

**NOTE DE  
TRAVAIL**



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

A35-WP/314  
EX/116  
6/10/04

**ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> 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 à l'examen du Comité exécutif.

**Point 15 : Protection de l'environnement**

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

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

**Bruits des aéronefs : généralités**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) affecte la priorité et les ressources nécessaires aux tâches relatives au bruit des aéronefs qui figurent dans le programme de travail du CAEP, notamment en ce qui concerne les propositions de travaux supplémentaires pour développer davantage les éléments d'orientation sur l'approche équilibrée et pour étudier la question des couvre-feux en raison du bruit ;

- b) prie instamment les États de consacrer les efforts et les ressources nécessaires pour faire en sorte que le programme de travail du CAEP sur le bruit des aéronefs soit pleinement exécuté.

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

### **Émissions des moteurs d'aviation : généralités**

15:16 Le Conseil rend compte (WP/56) de ses travaux sur les émissions des moteurs d'aviation, y compris les progrès en ce qui concerne les mesures techniques et opérationnelles pour réduire les émissions et la coopération avec d'autres organes des Nations Unies dans ce domaine. La réunion CAEP/6 a recommandé d'introduire dans l'Annexe 16, Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*, des normes plus strictes concernant les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) destinées à être examinées par le Conseil. La nouvelle norme relative aux NO<sub>x</sub>, qui constituerait une réduction de 12 % par rapport aux niveaux actuellement permis, a été approuvée à l'unanimité par CAEP/6 dans le cadre d'une approche en deux étapes qui prévoit l'examen de normes plus contraignantes pour les émissions des moteurs d'aviation, notamment le NO<sub>x</sub>, à la lumière d'un processus d'examen de la technologie et des principes du CAEP (faisabilité technique, bien-fondé économique, avantages et interdépendance en matière d'environnement), visant à compléter le processus pour un examen en 2010. Le Comité poursuit ses travaux sur l'évaluation des renseignements scientifiques sur l'incidence des émissions des moteurs d'aviation, à l'échelle mondiale et au sol, ainsi que sur la technologie de réduction des émissions. Des efforts continuent d'être consentis pour l'élaboration d'objectifs à moyen et à long termes concernant la réduction des émissions de moteurs d'aviation, et en rapport avec la nécessité d'élaborer plus avant des outils afin de déterminer l'interdépendance entre émissions et bruit. Des éléments indicatifs ont été publiés concernant des mesures opérationnelles (*Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions*, Circ 303) de façon à permettre aux aéroports, aux compagnies aériennes et aux autres parties prenantes qui ont réussi à réduire les émissions de partager leurs techniques avec d'autres. Deux ateliers ont eu lieu pour promouvoir ces pratiques, comme l'a demandé l'Assemblée (Résolution A33-7, Appendice H). Il faudra élaborer plus avant les modèles existants pour l'évaluation des avantages des systèmes CNS/ATM pour l'environnement. Le CAEP analyse actuellement ces modèles, et les renseignements concernant l'environnement qui figurent dans le *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (Doc 9750) seront actualisés en conséquence.

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

CCNUCC, et elle étudie des modèles applicables aux émissions de l'aviation, qui pourraient être utilisés pour aider le SBSTA.

15:18 Dans la note WP/99, l'Australie donne des informations sur les recherches en cours pour étudier les gains d'efficacité apportés par la gestion du trafic aérien (ATM) et qui pourraient au bout du compte contribuer à réduire la consommation de carburant et les émissions. Jusqu'à maintenant, les résultats sont tout à fait conformes aux estimations antérieures du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans son rapport spécial sur l'aviation et l'atmosphère planétaire (1999), qui prévoyait des réductions du dioxyde de carbone allant de 6 à 16 %. L'Australie invite l'Assemblée à prier les autres États de mettre en œuvre les mesures opérationnelles du type de celles qui sont décrites dans les nouveaux éléments indicatifs OACI (Circ 303) afin de réduire la consommation de carburant et, par voie de conséquence, les émissions de dioxyde de carbone et autres émissions gazeuses.

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

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

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

15:22 Dans la note WP/123, la Fédération de Russie exprime l'opinion qu'il n'y a pas une seule preuve fiable de l'incidence des gaz à effet de serre sur les conditions climatiques mondiales. Elle souligne la nécessité d'une approche scientifiquement argumentée concernant l'introduction de mesures pour limiter ou réduire les émissions des moteurs d'aviation et recommande que l'OACI, dans ses travaux futurs, concentre son attention sur la réduction des NO<sub>x</sub>, en raison de la menace qu'ils constituent pour la santé et l'environnement, et que soit faite une analyse comparative de l'incidence des émissions de NO<sub>x</sub> et de CO<sub>2</sub> sur l'environnement.

15:23 Dans la note WP/222, la Tunisie présente la position des États membres de la CAAC à l'appui de la recommandation de CAEP/6 concernant de nouvelles normes plus rigoureuses applicables aux émissions de NO<sub>x</sub>, qui sont destinées à être mises en application en 2008. Les États membres de la

CAAC enjoignent l'Assemblée de faire ressortir dans l'exposé récapitulatif actualisé qu'il s'agit de normes de production et qu'elles ne seront pas utilisées pour imposer, à l'avenir, des restrictions opérationnelles ou des redevances relativement aux moteurs déjà en exploitation.

15:24 Dans la note WP/153, l'ACI, insiste sur le fait que les émissions, tout comme le bruit, sont de plus en plus un facteur qui limite l'élargissement de la capacité des aéroports et leur aptitude à répondre à la croissance future du trafic. La qualité de l'air locale est une préoccupation environnementale de plus en plus importante pour les aéroports. Bien que certaines mesures fondées sur le marché, comme les échanges de droits d'émission, offrent une solution au problème, l'ACI est d'avis que la réduction à la source reste la seule solution crédible à long terme. Il estime insuffisante la recommandation de CAEP/6 de réduire de 12 % les limites admises dans l'Annexe 16 pour les émissions de NO<sub>x</sub> et invite l'Assemblée à appuyer un important resserrement futur des normes de l'Annexe 16 sur les émissions, et ce avant 2010, comme c'est prévu. L'ACI appelle l'attention sur la question des polluants atmosphériques dangereux produits par les aéronefs et encourage l'OACI à assumer un rôle de chef de file dans l'élaboration de renseignements crédibles à ce sujet.

15:25 Dans la note WP/137, les États de la CEAC appellent l'attention sur les effets gravement préjudiciables que subira le secteur de l'aviation à travers le monde si la nécessité d'une norme élevée sur la qualité de l'air aux aéroports et aux environs n'est pas dûment prise en considération, notant que les Lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé sur la qualité de l'air décrivent clairement quelques-uns des effets néfastes de ces polluants sur la santé humaine. Bien qu'ils reconnaissent les progrès accomplis par l'OACI en ce qui concerne les normes sur les émissions et les mesures opérationnelles, ils considèrent que de nouvelles actions s'imposent pour traiter cette question et pour réduire toute opposition à la croissance du trafic. Les États de la CEAC recommandent à l'Assemblée de refléter dans sa résolution sur la protection de l'environnement la nécessité d'entreprendre de nouvelles actions pour protéger la qualité de l'air, étant donné que les contributions des moteurs d'aviation au problème des concentrations de dioxydes d'azote et d'ozone recommencent à augmenter, et de faire un bon accueil à la proposition faite par le CAEP pour une nouvelle norme sur les émissions de NO<sub>x</sub>. Ils invitent aussi l'Assemblée à demander au Conseil de veiller à ce que le CAEP procède à un nouvel examen de la norme NO<sub>x</sub> d'ici à 2010, de veiller à ce que les travaux du CAEP visant à étendre le régime de certification existant pour les émissions NO<sub>x</sub> afin qu'il englobe toutes les phases de vol et tienne compte de la performance de l'ensemble de l'aéronef soient terminés d'ici à 2007 et d'étudier la caractérisation appropriée des particules de matière émises par les moteurs d'aéronefs, comme l'a proposé le CAEP, dans la perspective de changer la norme OACI existante pour les émissions de fumée à la lumière des dernières recommandations faites par l'OMS.

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

15:27 Dans la note WP/85, l'IATA exprime l'engagement de l'industrie du transport aérien de contribuer activement aux efforts de l'aviation pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre, étant entendu que ces efforts devraient tenir compte de la nécessité, pour une société durable, de

permettre au transport aérien de croître et de répondre à la demande, tout en minimisant ses coûts et en protégeant le régime concurrentiel. Appuyant le rôle prédominant de l'OACI en matière de changements climatiques, l'IATA prie instamment l'OACI de poursuivre l'élaboration de politiques sur les changements climatiques qui tiennent compte des besoins spécifiques à l'aviation, afin d'adopter les solutions les plus flexibles et les plus économiques, et de s'assurer que l'OACI représente bien les intérêts de l'aviation et fait la promotion de ses réalisations dans les débats qui ont lieu à l'ONU sur les changements climatiques et sur d'autres questions mondiales touchant l'aviation. Elle demande à l'OACI d'appuyer le développement continu de l'aviation comme élément déterminant d'une société planétaire durable et prie les États d'encourager ou de réaliser des améliorations aux infrastructures, en particulier par le biais de solutions CNS/ATM adéquates. En outre, l'IATA présente des propositions précises concernant le projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*.

15:28 Outre les notes susmentionnées, une déclaration du Secrétariat de la CCNUCC appelle l'attention sur les faits nouveaux des derniers jours qui ont augmenté la probabilité que le Protocole de Kyoto entre en vigueur dans un proche avenir. Selon l'article 2.2 du Protocole de Kyoto, les Parties visées à l'annexe I de la CCNUCC doivent chercher à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, en passant par l'intermédiaire de l'OACI. Le Secrétariat de la CCNUCC salue l'excellent travail de l'OACI dans le domaine des émissions de l'aviation internationale, notant que l'aviation est une source d'émissions importante. Il est important que les politiques et pratiques de réduction des émissions de l'aviation soient fondées sur des faits solides. La CCNUCC et l'OACI collaborent donc en matière de méthodologie concernant les inventaires de gaz à effet de serre, et le SBSTA de la CCNUCC a invité l'OACI à étudier les possibilités d'examiner et d'améliorer la qualité et la comparabilité des comptes rendus de données. L'OACI fournit régulièrement au SBSTA des rapports sur ses activités et a organisé, en marge de la réunion SBSTA/20 tenue en juin, une séance spéciale sur les émissions de l'aviation, au cours de laquelle elle a communiqué les résultats préliminaires d'une comparaison des données relatives à l'aviation entre les inventaires de la CCNUCC et les résultats de trois modèles qui sont utilisés par le CAEP. Il est noté aussi que les contributions de l'OACI ont été bénéfiques pour les révisions que le GIEC a apportées à ses directives pour l'établissement des inventaires d'émissions. Tous ces faits nouveaux illustrent l'apport constructif de l'OACI à l'amélioration des inventaires des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation.

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

15:30 Le Comité reconnaît les préoccupations grandissantes au sujet des émissions des moteurs d'aviation, que l'incidence soit locale ou mondiale. Il salue le travail du CAEP sur les émissions et les progrès réalisés par la réunion CAEP/6, particulièrement la recommandation au sujet d'une nouvelle norme sur les NO<sub>x</sub>. Comme pour la question du bruit, il est noté qu'un bon nombre de questions soulevées pendant les débats figuraient déjà dans le nouveau programme de travail du CAEP.

15:31 En ce qui concerne les aspects scientifiques de la contribution de l'aviation aux changements climatiques, il est rappelé au Comité que le rapport spécial du GIEC sur *L'aviation et*



*l'atmosphère planétaire* (1999) reconnaît que les effets de certains types d'émissions aéronautiques sont bien connus, mais que les effets d'autres émissions le sont moins, et qu'il identifie un certain nombre de domaines clés d'incertitude scientifique (voir la Résolution A33-7 de l'Assemblée, Appendice H). Le Comité note que le CAEP a un processus pour examiner les nouvelles découvertes scientifiques, depuis la publication du rapport du GIEC en passant par son coordonnateur pour la recherche, et souligne l'importance de veiller à ce que le travail de l'OACI et des États dans ce domaine ait une base scientifique fiable.

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

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

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

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

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

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

15:36 Ces travaux ont porté essentiellement sur les mesures volontaires (par lesquelles l'industrie et les gouvernements conviennent d'une cible à atteindre et/ou d'une série de mesures destinées à limiter ou à réduire les émissions), l'échange des droits d'émission (système dans lequel la quantité totale d'émissions serait plafonnée et les droits d'émission, sous forme de permis d'émettre du dioxyde de carbone, pourraient être vendus et achetés, de manière à réaliser les objectifs de réduction des émissions) et les prélèvements liés aux émissions. S'il est vrai que les émissions de moteurs d'aviation ont potentiellement une incidence tant au niveau local qu'à l'échelle mondiale, les travaux se sont néanmoins concentrés sur l'incidence à l'échelle mondiale. On est parti de l'hypothèse que les mesures fondées sur le marché viseraient les émissions de CO<sub>2</sub>, tout en laissant ouverte la possibilité d'étendre ultérieurement les travaux à d'autres émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation.

15:37 En ce qui concerne les mesures volontaires, un modèle d'accord/protocole d'entente que les États et autres parties intéressées pourraient utiliser, en parallèle avec les indications corrélatives sur les mesures volontaires visant à limiter ou réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, a été élaboré et a reçu l'approbation du Conseil. Dans le cadre de ses travaux futurs, le CAEP assurera le suivi de la mise en œuvre.

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

15:39 Dans le cas des redevances liées aux émissions, l'Assemblée a reconnu en 2001 la validité permanente d'une politique élaborée par le Conseil en 1996 (lettre AN 1/17.9-97/62 du 11 juin 1997), dont l'un des points clés est que tout prélèvement de ce type se présente sous forme de redevances plutôt que de taxes. Pour donner suite à une demande de l'Assemblée, le CAEP a élaboré de nouvelles orientations pour répondre aux questions qui pourraient se poser si certains États en venaient à mettre en place une redevance liée aux émissions de CO<sub>2</sub>. Cependant, la réunion CAEP/6 n'a pas été en mesure de parvenir à un consensus en raison d'un certain nombre de questions en suspens, notamment le rapport coût-efficacité et divers aspects juridiques, politiques et de mise en œuvre (énumérées plus en détail dans la note WP/76). Le Conseil reconnaît qu'il sera probablement difficile de résoudre ces questions complexes et il a aussi noté que certaines nouvelles approches possibles ont été identifiées par le CAEP, même si ces idées ne sont pas mûres pour l'instant et nécessiteraient d'être élaborées plus avant. De nouvelles études sur les questions en suspens sont nécessaires, mais leur nature exacte sera définie après la session. Cela étant, le Conseil propose à l'Assemblée une version révisée de l'Appendice I — *Mesures fondées sur le marché, relatives aux émissions des moteurs d'aviation* (Résolution A33-7) dans laquelle les États seraient découragés d'imposer de telles redevances. Toutefois, un groupe d'États européens a exprimé un point de vue minoritaire et insisté pour que soit préservée la possibilité de prendre des mesures compatibles avec la politique existante de l'OACI.

15:40 Dans la note WP/123, la Fédération de Russie met l'accent sur la nécessité d'une approche scientifiquement argumentée de l'introduction de mesures fondées sur le marché. Ces mesures devraient être étudiées davantage avant d'être introduites et, d'ici à ce qu'elles le soient, les initiatives unilatérales devraient être évitées.

15:41 Dans la note WP/177, le Canada, les États-Unis et le Mexique invitent l'Assemblée à ne pas appuyer l'application de redevances liées au CO<sub>2</sub>, à ce stade, étant donné que les orientations de l'OACI existantes ne sont pas suffisantes et qu'il n'a pas été démontré jusqu'ici que cette solution offrirait de bonnes conditions d'économie et d'efficacité. Ils estiment que des études complémentaires doivent être entreprises pour résoudre les questions juridiques, politiques et économiques en suspens portant sur les redevances liées au CO<sub>2</sub>. Ils expriment leur appui à l'élaboration continue d'orientations concernant les mesures volontaires et l'échange des droits d'émission dans un système ouvert pour atténuer les effets de l'aviation sur les changements climatiques. En dernier lieu, ils encouragent les États qui désirent appliquer des redevances liées au CO<sub>2</sub> à passer des accords volontaires, avec des États partageant la même optique, sur une base de réciprocité.

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

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

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

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

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

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

15:48 Le Comité note que les délibérations sur l'utilisation de mesures fondées sur le marché ont eu lieu dans un climat de consensus sur les objectifs généraux que s'efforcent d'atteindre les États pour ce qui est de la nécessité de se pencher sur les effets de l'aviation sur les changements climatiques et reconnaît le rôle de chef de file joué par l'OACI à cet égard. Il y a toutefois des divergences d'opinions sur le rythme et les méthodes qui devraient être adoptés pour atteindre ces objectifs, comme l'indique ce qui suit. Il est convenu dans l'ensemble que la question des émissions des moteurs d'aviation devrait être traitée d'une manière globale, en associant des mesures techniques, opérationnelles et économiques, et que les compromis entre le bruit et les émissions ainsi qu'entre les émissions de CO<sub>2</sub> et de NO<sub>x</sub> devraient être pris en compte.

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

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

15:51 Il est rappelé aussi au Comité que la question de l'attribution des émissions de gaz à effets de serre provenant de l'aviation internationale aux inventaires nationaux de gaz à effet de serre n'avait toujours pas été résolue dans le cadre du processus de la CCNUCC. Étant donné qu'il y a différentes manières de procéder à cette attribution, il peut être prématuré pour les États d'introduire des redevances liées au CO<sub>2</sub> qui pourraient se révéler incompatibles avec leurs obligations juridiques en vertu du processus de la CCNUCC.

15:52 Une opinion différente, défendue par des États européens et d'autres États, insiste sur le besoin de souplesse. Il leur faut garder ouvertes toutes les options concernant des mesures fondées sur le marché, étant donné qu'une des options choisies, par exemple l'échange des droits d'émission, pourrait ne

pas suffire à elle seule à régler tout à fait le problème. Il sont d'avis que la suppression de la possibilité d'introduire des redevances serait un pas en arrière pour l'OACI et pourrait nuire à la crédibilité de l'OACI dans le domaine des émissions. Ils estiment que l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour différer l'adoption de telles mesures, se référant aux mesures de précaution recommandées dans la Déclaration de Rio (1992) et la CCNUCC (article 3.3) et au principe du pollueur-payeur. Ils avancent aussi la nécessité pour les États qui se sont engagés dans le cadre du processus de la CCNUCC, plus particulièrement en vertu du Protocole de Kyoto qui devrait entrer en vigueur sous peu, de prendre des mesures compatibles avec cette convention-cadre, tout en tenant compte des préoccupations des États en développement, dans un contexte où les responsabilités sont à la fois communes et différenciées. Finalement, ils précisent que la question des redevances liées aux émissions devrait être claire et que ces redevances sont de deux types. L'un d'eux concerne la qualité de l'air au niveau local et est déjà en vigueur dans quelques États européens. L'autre est de portée mondiale et vise les gaz à effets de serre. Bien que les redevances de ce type fassent l'objet d'études en Europe, il n'y a pas, pour le moment, de plans immédiats pour les introduire.

15:53 Le Comité reconnaît que des États se sont engagés dans le cadre de la CCNUCC et que l'OACI a des responsabilités spéciales dans ce processus, surtout maintenant qu'il semble que le Protocole de Kyoto entrera en vigueur. Il est convenu qu'il faut se pencher sur les travaux futurs concernant les émissions de CO<sub>2</sub> et tenter de résoudre les questions en suspens qui ont été exposées dans le rapport du Conseil et au cours des délibérations du Comité. Il est noté que le Conseil devrait envisager comment ces études pourraient être menées à la lumière de l'examen par l'Assemblée de ce sujet. Les opinions exprimées pourraient aider le Conseil dans ses débats à venir.

(à compléter)