

COLLOQUE SUR LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX DE L'AVIATION

(Montréal, 9 – 11 avril 2001)

NOTE D'INFORMATION GÉNÉRALE

LES RÔLES DU CAEP, DU CONSEIL ET DE L'ASSEMBLÉE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note d'information générale contient une description de la façon dont sont organisées les activités de l'OACI en matière d'environnement, et explique les rôles respectifs du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), du Conseil et de l'Assemblée.

1. LE RÔLE DU CAEP

1.1 Les activités actuelles de l'OACI en matière d'environnement sont dans une grande mesure le fait du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), qui fut **établi par le Conseil** en 1983, pour remplacer le Comité sur le bruit des aéronefs (CAN) et le Comité sur les émissions des moteurs d'aviation (CAEE).

1.2 Le CAEP est actuellement **composé de 19 membres¹ et 11 observateurs²**. À sa dernière session, en 1998, l'Assemblée a demandé que les États des régions qui ne sont pas représentés ou sont

-
1. *Afrique du Sud*, Allemagne, Australie, Brésil, Canada, *Égypte*, Espagne, États-Unis, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Singapour, Suède, Suisse et *Tunisie*. Les États dont le nom est en italique sont devenus membres depuis la dernière session de l'Assemblée en 1998.
 2. Grèce, Norvège, *Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)*, Conseil international des aéroports (ACI), Commission économique (CE), Association du transport aérien international (IATA), Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), *Fédération Européenne pour le Transport et l'Environnement (T&E)*, *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC)* et Organisation météorologique mondiale (OMM).

(3 pages)

I:\JobTransfer\French\ENV.COOL.BIP\env.coll.bip.3.fr.wpd

sous-représentés au CAEP participent aux travaux du Comité. Certains progrès ont été accomplis à cet égard et les efforts se poursuivent pour attirer de nouveaux participants.

1.3 Le CAEP assiste le Conseil dans la formulation de nouvelles politiques et l'adoption de nouvelles normes sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation. Le CAEP a le **mandat** suivant:

«Entreprendre, avec l'accord du Conseil, des études spécifiques sur la limitation du bruit des aéronefs et des émissions gazeuses des moteurs d'aviation.

Dans ses travaux, le Comité prendra en considération:

- a) l'efficacité et la fiabilité des programmes de certification, compte tenu de leur faisabilité technique et économique, ainsi que des avantages qu'ils présentent pour l'environnement;
- b) les faits nouveaux intervenus dans des domaines connexes, par exemple la planification de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et le contrôle des émissions au moyen de pratiques opérationnelles, etc.;
- c) les programmes internationaux et nationaux de recherche sur la limitation du bruit des aéronefs et des émissions gazeuses des moteurs d'aviation.»

1.4 La **structure actuelle** du Comité comprend cinq groupes de travail et un groupe de soutien. Deux des groupes de travail s'occupent des aspects techniques et opérationnels de la réduction et de l'atténuation du bruit. Les trois autres groupes de travail s'occupent des aspects techniques et opérationnels des émissions des aéronefs, ainsi que de l'étude des options fondées sur le marché pour la limitation et la réduction des émissions. Le groupe de soutien fournit des informations sur les coûts économiques et les avantages pour l'environnement des options en matière de bruit et d'émissions envisagées par le CAEP.

1.5 Environ une fois l'an, le CAEP tient une réunion de son groupe directeur pour passer en revue le progrès des activités des groupes de travail et leur donner des orientations. Une réunion formelle du CAEP est prévue en principe tous les trois ans. À cette réunion, un rapport est établi avec des **recommandations spécifiques** sur des normes et pratiques recommandées éventuelles ainsi que sur les options politiques en matière de protection de l'environnement en aviation, qui sont soumises au Conseil de l'OACI pour examen. Les résultats de la plus récente réunion (CAEP/5, Montréal, 8 – 17 janvier 2001) seront présentés lors des sessions 3 (bruit) et 8 (émissions) du Colloque.

2. LE RÔLE DU CONSEIL

2.1 Le Conseil de l'OACI **arrête le programme des travaux du CAEP**, habituellement sur la base des propositions faites par le CAEP. Il peut aussi demander au CAEP d'entreprendre, le cas échéant, des tâches additionnelles, et il garde à l'examen le mandat du CAEP.

2.2 Le Conseil **donne suite aux recommandations du CAEP** à la lumière des observations éventuelles qu'il reçoit de la Commission de navigation aérienne et, en ce qui a trait aux aspects économiques, du Comité du transport aérien. En ce qui concerne les recommandations visant à introduire

des normes et des pratiques recommandées, ou à les modifier, il existe une procédure établie de consultations des États, après quoi la décision finale incombe au Conseil.

2.3 Tous les trois ans, le Conseil **fait rapport à l'Assemblée** sur les progrès accomplis en matière d'environnement.

3. LE RÔLE DE L'ASSEMBLÉE

3.1 L'Assemblée **examine les grandes questions de politique** qui se posent en matière d'environnement et qui sont portées à son attention par le Conseil ou les États. Compte tenu du temps limité dont elle dispose, l'Assemblée se limite habituellement à entériner les éléments qui ont déjà fait l'objet de travaux de développement. Par exemple, sur la base des propositions du Conseil, l'Assemblée passe en revue *l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement* (sa plus récente version, la Résolution A32-8, figure dans la note BIP/2). Une exception notable fut la session extraordinaire de l'Assemblée en 1990, qui a été presque entièrement consacrée à l'élaboration du cadre d'une politique sur les restrictions à l'exploitation des aéronefs du Chapitre 2.