



A37-WP/334  
EX/73  
1/10/10

## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR (Partie sur les dispositions générales, le bruit et la qualité de l'air locale)

Les éléments ci-joints sur le point 17 de l'ordre du jour (partie sur les dispositions générales, le bruit et la qualité de l'air locale) sont présentés au Comité exécutif pour examen.

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

**Point 17 : Protection de l'environnement**

17.1 À ses troisième, quatrième et (...) séances, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement sur la base des rapports d'avancement présentés par le Conseil concernant les travaux techniques de l'Organisation portant sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation (WP/21 et WP/26) et sur des questions liées aux changements climatiques (WP/22, WP/23 et Rectificatif n° 1, WP/25 et WP/27). Se fondant sur ces rapports d'avancement, le Comité exécutif examine la proposition du Conseil visant à actualiser les Appendices A à H de la Résolutions A36-22, *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/24 et Rectificatif n° 1) et une proposition du Secrétaire général destinée à remplacer les Appendices I à L de la Résolution A36-22, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, — Changements climatiques* (WP/262). De plus, le Comité est saisi de 20 notes présentées par des États et des observateurs : WP 108, 109, 117, 174, 181, 185, 186, 187 (Révision n° 1), 188, 216, 217, 240, 241, 251, 270, 271 (Révision n° 1), 272, 275, 304 et 316).

**17.2 DISPOSITIONS GÉNÉRALES, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR LOCALE**

17.2.1 Le Conseil présente un rapport (WP/21) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée concernant l'aviation civile et l'environnement, notamment les activités menées par le Secrétariat et le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

17.2.2 Le Comité note que le CAEP et ses divers groupes d'experts continuent d'assurer la majeure partie des aspects techniques des travaux de l'Organisation en matière d'environnement et que le CAEP s'est réuni en février 2010 (CAEP/8). En mars, le Conseil a examiné et approuvé, avec observations, les recommandations de la réunion CAEP/8.

17.2.3 D'importants progrès ont été faits relativement à de nouvelles normes environnementales pour la certification des aéronefs. La réunion CAEP/8 est convenue de la cessation de la production et de normes de certification en rapport avec les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>). Les nouvelles normes sur les NO<sub>x</sub> sont jusqu'à 15 % plus strictes que celles de 2004 (CAEP/6). Des observations en bonne et due forme ont été reçues des États sur ces éléments et sur d'autres actualisations des aspects techniques de l'Annexe 16. Une fois ces observations examinées par le Conseil, les nouvelles SARP devraient être adoptées d'ici novembre 2011.

17.2.4 En accord avec la recommandation de la Réunion de haut niveau de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques d'élaborer une norme mondiale sur les CO<sub>2</sub> pour les nouveaux types d'aéronef, le CAEP a entrepris des analyses techniques en vue de recommander une norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs en 2013. Par ailleurs, le CAEP travaille actuellement à l'élaboration de normes relatives aux émissions de particules de matière non volatiles et à l'évaluation de divers scénarios pour le renforcement des normes sur le bruit.

17.2.5 Au vu des possibilités de réduire substantiellement, par des initiatives opérationnelles, les émissions liées à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques mondiaux, le CAEP a fait d'importants progrès dans la mise à jour des renseignements de la Circulaire 303 de l'OACI — *Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les*

*émissions*, en ce qui concerne les mesures opérationnelles en cours d'application. Le reste des travaux devrait être finalisé d'ici 2013.

17.2.6 Pour ce qui est de l'établissement d'objectifs technologiques à moyen terme (10 ans) et à long terme (20 ans) par le biais d'experts indépendants, la réunion CAEP/8 a adopté des objectifs de réduction du bruit et elle a examiné les progrès de l'industrie par rapport aux objectifs de réduction des NO<sub>x</sub> fixés en 2007. Des activités sont en cours en vue d'établir des objectifs technologiques et opérationnels pour la réduction de la consommation de carburant. Des progrès ont aussi été faits dans d'autres activités, telles que la mise au point de cinq études sur les mesures fondées sur le marché. De même, l'OACI a maintenu ses contacts avec les autres institutions des Nations Unes et avec des organismes de normalisations, tels que SAE International. Un Colloque sur l'aviation et les changements climatiques s'est tenu en mai 2010 et le Rapport sur l'environnement 2010 a été publié.

17.2.7 Le Comité est invité à appuyer les travaux permanents du CAEP et du Secrétariat de l'OACI sur des questions concernant l'aviation civile et l'environnement et à prendre en compte les renseignements contenus dans la note WP/21 comme référence pour la mise à jour de la Résolution A36-22 de l'Assemblée.

17.2.8 La 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée a demandé aussi que le Conseil évalue périodiquement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, et qu'il continue de mettre au point des outils à cet effet. Le CAEP a approuvé des outils qui permettent d'examiner les relations entre bruit des aéronefs, émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale (QAL) et émissions ayant une incidence sur le climat à l'échelle mondiale. Ces outils ont été utilisés pour évaluer des scénarios dans chacun de ces domaines pour une année de référence fixée à 2006 et pour des années futures fixées à 2016, 2026 et 2036, comme l'indique la note WP/26. Une analyse de la consommation de carburant pour des vols complets a aussi été réalisée pour l'année 2050. Les évaluations étaient fondées sur une prévision sans contraintes et ne tenaient pas compte des incidences des carburants de remplacement.

17.2.9 En termes absolus, la population mondiale totale exposée au bruit des aéronefs, le total mondial des émissions des moteurs d'aviation ayant une incidence sur la QAL et le total mondial des émissions des moteurs d'aviation ayant une incidence sur le climat à l'échelle mondiale devraient augmenter. Cependant, il est prévu que le bilan de l'aviation en matière de bruit et d'émissions augmente à un rythme plus lent que la demande de déplacements par voie aérienne, sur la base de chaque vol pris isolément ; il est aussi prévu que l'efficacité s'améliore durant toute cette période.

17.2.10 Le Comité est invité à accepter les tendances environnementales mondiales présentées dans la note comme base pour les décisions en matière d'environnement, durant la présente session de l'Assemblée ; à demander au Conseil de poursuivre les travaux dans ce domaine avec l'appui des États et de veiller à ce qu'une évaluation actualisée des tendances environnementales mondiales soit fournie à la prochaine session de l'Assemblée ; et à examiner les renseignements contenus dans la présente note pour l'actualisation de la Résolution A36-22 de l'Assemblée.

17.2.1 La Résolution A36-22 de l'Assemblée demande que le Conseil soumette à chaque session de l'Assemblée un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement. Dans la note WP/24 et son Rectificatif n° 1, le Conseil présente un projet de texte destiné à remplacer les Appendices A à H de la Résolution A36-22, les mises à

jour reflétant les faits nouveaux survenus depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée, en particulier ceux qui découlent de la réunion CAEP/8. Il est noté que seuls les Appendices A, B, C, F et H ont été modifiés. Il est indiqué aussi que la note WP/25 contient les renseignements sur les progrès réalisés par l'Organisation dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques, ainsi que les renseignements factuels connexes pour l'actualisation des Appendices I à L de la Résolution.

17.2.12 Dans la note WP/270, l'Inde examine la question des couvre-feux nocturnes dans certaines parties du monde et leurs incidences sur l'exploitation ailleurs dans le monde. La note décrit les incidences économiques et environnementales éventuelles sur les transporteurs aériens, les collectivités riveraines des aéroports et le grand public. Il est demandé au Conseil de réexaminer la question en adoptant une approche plus circonstanciée.

17.2.13 La note WP/108, présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), ainsi que par Eurocontrol, apprécie l'importance de l'aviation pour le développement économique tout en reconnaissant les défis environnementaux que représente la croissance de l'aviation. L'Europe soutient pleinement les efforts de l'OACI concernant la protection de l'environnement en aviation tout en tenant compte des interdépendances, et elle appuie l'approche équilibrée de l'OACI pour la gestion du bruit. Elle est prête à adopter une attitude constructive et à travailler avec toutes les parties prenantes pour la protection de l'environnement.

17.2.14 Concernant la note WP/270, le Secrétariat informe les participants que, comme suite aux délibérations semblables tenues durant la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le CAEP a été chargé de mener une étude sur les couvre-feux nocturnes en s'attachant essentiellement à l'aspect technique des questions environnementales. Le CAEP a achevé l'étude en février 2010 et ses conclusions ont été présentées au Conseil de l'OACI, et approuvées par celui-ci, en avril 2010. Selon l'étude, bien que les couvre-feux en Europe puissent contribuer à entraîner des mouvements d'aéronefs de nuit à certains aéroports faisant l'objet d'une étude de cas, il y a probablement un certain nombre d'autres facteurs qui interviennent tels que les fuseaux horaires, l'économie des compagnies aériennes et la demande des passagers. La réunion CAEP/8 est convenue que les questions techniques ont été dûment prises en considération. Toute demande pour poursuivre ces travaux au sein du CAEP aurait pour effet de soustraire des ressources à d'autres tâches de haute priorité, telles que l'élaboration de nouvelles normes, notamment celles concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs.

17.2.15 Plusieurs États appuient la proposition de l'Inde demandant des études complémentaires sur les couvre-feux en relation avec le bruit. Un État fait observer qu'à la mise en place initiale des couvre-feux, des aéronefs tels que les DC-8 et les B-707 étaient en service. Depuis, les aéronefs sont devenus beaucoup moins bruyants et il y a lieu de réexaminer si les couvre-feux sont toujours nécessaires. Le maintien des couvre-feux en relation avec le bruit dans certaines parties du monde a des répercussions sur des pays en développement de l'Amérique latine et de l'Afrique. Un lien entre l'attribution des créneaux aux aéroports et les couvre-feux est aussi mentionné, étant donné qu'on se prive d'un important pourcentage de la capacité en interdisant l'exploitation des aéroports la nuit, ce qui se traduit aussi par une congestion le jour.

17.2.16 D'autres États estiment qu'à la lumière de l'étude menée par le CAEP, il n'y a pas lieu de poursuivre les travaux sur les couvre-feux. L'attention est appelée sur la situation à des aéroports très importants où il peut y avoir un décollage ou un atterrissage toutes les 30 secondes. Un tel volume de

trafic, bien qu'il facilite la circulation aérienne mondiale et qu'il soit crucial pour l'économie mondiale, soulève des questions quant à la qualité de vie des collectivités riveraines des aéroports. C'est pourquoi il est indispensable d'adopter une approche qui concilie les avantages en matière d'économie et de développement et les incidences environnementales. Si tant est qu'on souhaite traiter de questions de cette nature, ce devrait être par le biais d'arrangement entre des États.

17.2.17 Un observateur, qui a participé activement aux travaux du CAEP sur les couvre-feux en relation avec le bruit, fait remarquer que l'étude du CAEP a porté uniquement sur les questions environnementales et qu'elle n'a pas abordé les questions économiques et politiques. Comme il a été déjà signalé, il est établi que les mouvements d'aéronefs la nuit aux aéroports qui faisaient l'objet d'une étude de cas ne sont pas causés uniquement par des couvre-feux en relation avec le bruit aux aéroports de destination. Au contraire, ces causes incluent l'économie des compagnies aériennes, les fuseaux horaires et la commodité pour les passagers, entre autres. Il a été constaté également que l'ampleur du problème dépend fortement des paires de villes.

17.2.18 Le Président constate qu'il y a un consensus pour ce qui est de renvoyer la question au Conseil de l'OACI pour examen, étant donné que l'Inde, qui a présenté la proposition, a offert de fournir les ressources nécessaires à toute autre étude sur les couvre-feux, au vu des limites budgétaires décrites par le Secrétariat.

17.2.19 Un État membre note les incidences négatives sur les pays en développement que peuvent avoir des mesures unilatérales. Par le passé, du fait des restrictions relatives au bruit imposées aux aéronefs plus anciens, les pays en développement ont subi des pertes financières en raison de l'incapacité de leurs exploitants à remplacer leur parc aérien. Les aéronefs plus anciens ne pouvant plus être utilisés dans les régions ayant imposé des restrictions, les pays en développement ont dû assumer les coûts d'une réduction de l'exploitation. Le rôle de l'OACI est de favoriser la coopération entre les États ; les intérêts de tous les États devraient être pris en compte. Selon l'article 24 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, aucune mesure unilatérale ne devrait être prise et aucune redevance ni aucune taxe ne devrait être imposée aux pays en développement, en particulier celles liées aux émissions.

17.2.20 Le Comité prend note des réalisations du CAEP, ainsi que des observations des États et des observateurs.

17.2.21 Le Comité se déclare satisfait des travaux du CAEP, appuie la poursuite de ces travaux et accepte les propositions de texte pour les Appendices A à H de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*.

**Résolution 17/ : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, par sa Résolution A36-22, 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 A36-22 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 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation,

*Considérant* qu'il est nécessaire de définir une politique particulière de l'OACI concernant les incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale (Résolution 17/ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*), et les préoccupations croissantes relativement à l'aviation et aux changements climatiques, dans le cadre des politiques et pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous, conjointement avec la Résolution 17/ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, 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 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

- Appendice A — Généralités
- Appendice B — Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement
- Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs
- Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16
- Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit
- Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains
- Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique
- Appendice H — Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

2. *Demande* au Conseil de lui soumettre pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

3. *Déclare* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution 17/ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, annule et remplace la Résolution A36-22.

## APPENDICE A

### Généralités

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est dit dans le préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* que « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension [...] » et qu'en vertu de l'article 44 de la Convention, l'OACI a pour buts « d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à [...] répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

*Considérant* qu'un grand nombre 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, ainsi que de l'utilisation judicieuse de la planification des aérodromes, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

*Considérant* que tous les États contractants de l'OACI sont convenus de continuer à s'occuper de toutes les questions d'aviation liées à l'environnement et aussi à 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 être donc prises promptement pour garantir que cette croissance est compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

*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 contractants,

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

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

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

*Reconnaissant* l'importance de la recherche et du développement en matière de rendement du carburant et des carburants de rechange pour l'aviation qui rendront possibles des opérations de transport aérien international ayant une moindre incidence sur l'environnement,

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 contractants 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 d'évaluer régulièrement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation et de continuer à créer des outils à cette fin ;

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

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

6. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences et les tendances actuelles et futures du bruit et des émissions de moteurs d'aviation ainsi que sur la politique et les éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine de l'environnement de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers ;

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

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

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

10. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

## APPENDICE B

### **Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le problème du bruit des aéronefs au voisinage d'un grand nombre d'aéroports du monde qui continue à susciter l'inquiétude du public et qui limite l'expansion de l'infrastructure aéroportuaire exige que les mesures nécessaires soient prises,

*Considérant* que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées aux incidences environnementales des émissions des aéronefs aux échelles locales et mondiales, que cette incidence demeure préoccupante et nécessite des mesures appropriées ;

*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,

*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 contractants,

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

*Considérant* que le Conseil a entrepris des travaux visant l'élaboration et l'adoption d'une norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs et qu'il a notifié cette décision aux États contractants,

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 publiées,

---

*Considérant* que le Conseil a adopté des objectifs technologiques à moyen et à court terme pour la réduction du bruit et des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) tout en faisant des progrès significatifs concernant les objectifs technologiques et opérationnels pour la réduction de la consommation de carburant des aéronefs,

1. *Accueille favorablement* les avantages continus de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs figurant au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006, et les travaux entrepris en 2010 sur l'évaluation de scénarios envisageant des normes sur le bruit plus strictes ;
2. *Accueille favorablement* l'examen par le Conseil, en mai 2010, des nouvelles normes, plus strictes applicables aux émissions de NO<sub>x</sub>, qu'il est proposé de mettre en œuvre le 31 décembre 2013, ainsi que de la possibilité d'arrêter la production des moteurs d'aviation qui ne répondent pas aux normes actuelles relatives aux émissions de NO<sub>x</sub>, qu'il est proposé de mettre en œuvre le 31 décembre 2012 ;
3. *Accueille favorablement* le plan approuvé par le Conseil en mai 2010 pour l'élaboration d'une norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs ;
4. *Demande* au Conseil, avec l'aide et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales, de poursuivre énergiquement les travaux visant à élaborer des normes, pratiques recommandées et procédures et/ou des éléments indicatifs traitant de l'incidence de l'aviation sur l'environnement ;
5. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil en mai 2010 d'objectifs technologiques à moyen et à long termes en ce qui concerne la réduction du bruit des aéronefs et des émissions NO<sub>x</sub> des moteurs d'aviation ;
6. *Demande* au Conseil d'établir avec l'assistance et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales des objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long termes concernant la consommation de carburant des aéronefs, en plus de l'élaboration récente d'objectifs concernant la réduction des NO<sub>x</sub> et du bruit ;
7. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (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 ;
8. *Prie instamment* les États contractants des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;
9. *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 ;
10. *Prie instamment* les États contractants d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du paragraphe 4 du présent appendice ;

11. *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 dans 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 des 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 contractants,

*Considérant* qu'il appartient aux États contractants de choisir le mécanisme par lequel ils retiendront parmi ces éléments ceux qu'ils appliqueront et ceux qui feront l'objet de leurs décisions et qu'il incombe en dernier ressort à chaque État d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes du bruit à ses aéroports, en tenant dûment compte des règles et politiques de l'OACI,

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

*Reconnaissant* que les solutions à apporter aux problèmes du bruit doivent être adaptées aux caractéristiques propres à l'aéroport auquel ces solutions seront appliquées, ce qui appelle la recherche

des solutions aéroport par aéroport, et que des solutions identiques peuvent être appliquées si les mêmes problèmes de bruit sont constatés à des aéroports,

*Reconnaissant* que les mesures prises pour atténuer le bruit peuvent avoir des incidences de coût marquées pour les exploitants aériens et les autres parties prenantes, en particulier ceux des pays en développement,

*Reconnaissant* que les États ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'« approche équilibrée » de l'OACI,

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

*Considérant* que les améliorations de l'environnement sonore obtenues à de nombreux aéroports grâce au remplacement des aéronefs conformes au Chapitre 2 (aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais dont les niveaux de bruit excèdent ceux du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16) par des aéronefs plus silencieux devraient être préservées en tenant compte du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'empiètement urbain incompatible autour des aéroports,

1. *Invite* tous les États contractants 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. *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 ;

3. *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'empiétement 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 ;
4. *Demande aux États :*
- a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques ;
  - b) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago ;
  - c) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement ;
5. *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 ;*
6. *Demande au Conseil :*
- a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;
  - b) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;
  - c) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;
7. *Lance un appel aux États pour qu'ils appuient 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,

*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 dans le 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 paragraphe 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 dans l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3 ou 4 ;
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 l'ampleur des futures réductions du bruit à la source sera limitée, puisque les améliorations déjà obtenues dans le domaine technologique correspondant sont graduellement apportées à la flotte et qu'il n'est pas prévu de percée significative dans ce domaine dans l'avenir prévisible,

*Considérant* qu'à de nombreux aéroports, des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains, des procédures opérationnelles antibruit et d'autres solutions de lutte contre le bruit sont déjà en place, bien que l'empiétement urbain se poursuive dans certains cas,

*Considérant* que la mise en œuvre du retrait progressif des aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui excèdent les niveaux de bruit du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 (Appendice D à la présente résolution) est terminée dans certains États et, en supposant que la croissance des activités de transport aérien se poursuivra, que, 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 de l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3,

*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 la nouvelle norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 se rapporte 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 paragraphe 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 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. *Prie de plus instamment* les 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, Volume I, de l'Annexe 16.

## 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 dans le 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 nouvelle 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, 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,

*Considérant* que des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figurent dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), 2<sup>e</sup> Partie — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*, qui a récemment été mise à jour,

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des empiètements inappropriés dans des zones où les niveaux de bruit ont été réduits ;

2. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les réductions potentielles des niveaux de bruit qui pourraient résulter de la mise en service d'aéronefs plus silencieux, en particulier de ceux qui sont conformes à la nouvelle norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiètements inappropriés lorsqu'on peut les éviter ;
3. *Prie instamment* les États, lorsqu'il existe encore des possibilités d'atténuer les problèmes de bruit des aéronefs par des mesures préventives :
- a) de construire les nouveaux aéroports à des endroits appropriés, notamment à l'écart des zones sensibles au bruit ;
  - b) de prendre les mesures appropriées pour que la planification des terrains soit pleinement prise en compte dès le stade initial de la construction d'un nouvel aéroport ou de toute expansion d'un aéroport existant ;
  - c) de définir, autour des aéroports, des zones correspondant à des niveaux de bruit différents, en tenant compte des niveaux de population, de la croissance démographique ainsi que des prévisions de croissance du trafic, et d'établir des critères, qui tiennent compte des éléments d'orientation de l'OACI, pour l'utilisation appropriée des terrains qui s'y trouvent ;
  - d) de promulguer des lois, d'établir des orientations ou de mettre en œuvre d'autres moyens appropriés pour assurer le respect des critères d'utilisation des terrains ;
  - e) de mettre à la disposition des collectivités riveraines des aéroports des renseignements faciles à lire sur les activités du transport aérien et leurs effets sur l'environnement ;
4. *Demande* au Conseil :
- a) de veiller à ce que les indications du Doc 9184 sur l'utilisation des terrains soient d'actualité et qu'elles répondent aux besoins des États ;
  - b) de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir la gestion de l'utilisation des terrains, en particulier dans les régions du monde où l'occasion existe peut-être d'éviter le problème du bruit des aéronefs dans l'avenir.

## APPENDICE G

### Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, depuis la mise en service commercial d'avions supersoniques, il a été pris des mesures pour éviter de créer des situations inacceptables pour la population du fait de la détonation balistique, comme la perturbation du sommeil et les effets nocifs, sur les personnes et les biens, sur terre et sur mer, de l'amplification de cette détonation,

*Considérant* que les États qui ont entrepris la construction de ces avions supersoniques, ainsi que d'autres États, continuent de faire des recherches sur les effets physiques, physiologiques et sociologiques de la détonation balistique,

1. *Réaffirme* l'importance qu'elle attache à garantir que la détonation balistique des avions supersoniques en service commercial ne créera pas de situations inacceptables pour la population ;
2. *Charge* le Conseil de procéder, d'après les renseignements disponibles et en recourant aux mécanismes appropriés, à un examen des Annexes et autres documents pertinents, afin de s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des problèmes que pourrait créer pour les populations l'exploitation des avions supersoniques, et de prendre, en ce qui concerne particulièrement la détonation balistique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de cette détonation, sur la définition en termes quantitatifs ou qualitatifs de l'expression « situations inacceptables pour la population » et sur l'établissement des limites correspondantes ;
3. *Invite* les États qui ont entrepris la construction d'avions supersoniques à présenter en temps utile à l'OACI des propositions sur la manière dont toute spécification établie par l'OACI pourra être respectée.

## APPENDICE H

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

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que les preuves sont maintenant plus convaincantes quant à l'incidence sur la qualité de l'air locale en surface et en région des émissions de NO<sub>x</sub> 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<sub>x</sub> et des particules de matières provenant des moteurs d'aéronef sur le climat à l'échelle mondiale,

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

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

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

*Considérant* que les progrès récents 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<sub>x</sub> 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<sub>x</sub> 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 contractants 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 le Conseil recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

*Considérant* que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

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

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

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

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de PM, de NO<sub>x</sub> 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 d'élaborer des spécifications de certification applicables aux émissions de PM non volatiles tout en continuant de suivre les progrès réalisés dans la compréhension scientifique et technique des éléments volatils et non volatils des émissions de PM ;

4. *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 et opérationnels à long terme en relation avec les questions environnementales liées à l'aviation, y compris les émissions de NO<sub>x</sub> provenant des aéronefs ;

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 contractants, 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 et *demande* au Conseil de poursuivre activement cette activité en vue d'achever les orientations concernant la qualité de l'air aux aéroports en 2011 ;

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 contractants de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;

11. *Prie instamment* les États contractants de garantir le niveau pratique le plus élevé de cohérence et de tenir dûment compte des politiques et orientations de l'OACI sur les redevances liées aux émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale.

— FIN —