



Organisation de l'aviation civile internationale

**NOTE DE TRAVAIL**

A36-WP/39

EX/10

10/9/07

**Additif n° 1**

26/9/07

## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

### POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS DE L'AVIATION

#### ADDITIF N° 1

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent additif contient un nouveau projet de texte destiné à remplacer les Appendices A, H et I de la Résolution A35-5 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*. Le nouveau projet restructure les appendices en Appendices A, H, I, J, K et L.

**Suite à donner** : L'Assemblée est invitée à examiner le nouveau projet de texte et à convenir qu'il remplace les actuels Appendices A, H et I de sa Résolution A35-5.

**PROJET DE RÉSOLUTION SOUMIS À L'ADOPTION  
DE L'ASSEMBLÉE (36<sup>e</sup> SESSION)**

**APPENDICES A, H, I, J, K ET L REMANIÉS**

**Résolution 17/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, par sa Résolution A35-5, 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 A35-5 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 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, notamment des nouveaux éléments indicatifs de l'OACI sur les mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions provenant de l'aviation,

*Considérant* qu'il est nécessaire de créer des appendices particuliers pour rendre compte de la politique de l'OACI concernant les incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale (Appendice H) et sur le climat à l'échelle mondiale (Appendices I, J et K),

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous 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 36<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
- Appendice I — Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Compréhension scientifique
- Appendice J — Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Coopération avec l'ONU et d'autres organes
- Appendice K — Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques
- Appendice L — Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions

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 annule et remplace la Résolution A35-5.

## 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 aéroports, 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, 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 mondial ;

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 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 ;
8. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information scientifique nécessaire 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 unilatérales en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

## 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 nombre de matières polluantes 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 incidences des émissions de NO<sub>x</sub> (oxydes d'azote), de particules de matière et autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

*Considérant* que la majorité des opérations de transport aérien international et la consommation de carburant ont lieu à des altitudes supérieures à celles où il y aurait une incidence sur la qualité de l'air locale,

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

*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 est convenu qu'il serait utile d'élaborer un rapport qui tiendrait compte de l'application de toutes les mesures liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale en utilisant des approches technologiques, opérationnelles et fondées sur le marché, et que l'OACI se penche actuellement sur la question,

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de particules de matière, d'oxydes d'azote et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organismes internationaux compétents, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;

2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;
3. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques et opérationnels à long terme en relation avec les questions environnementales liées à l'aviation, y compris les oxydes d'azote provenant des aéronefs ;
4. *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 ;
5. *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 ;
6. *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 2010 ;
7. *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 ;
8. *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 ;
9. *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.

## APPENDICE I

### **Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Compréhension scientifique**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'Aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été présenté à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,

*Considérant* que le rapport spécial du GIEC reconnaissait que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas

et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,

*Considérant* que l'OACI a demandé que le GIEC inclue une mise à jour des principaux résultats du rapport spécial dans son quatrième rapport d'évaluation, publié en 2007,

1. *Demande* au Conseil :
  - a) de continuer à prendre des initiatives pour diffuser des renseignements sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et d'offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;
  - b) de continuer à coopérer étroitement avec le GIEC et d'autres organisations qui s'occupent d'évaluer la contribution de l'aviation aux incidences environnementales sur l'atmosphère ;
2. *Prie instamment* les États :
  - a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le quatrième rapport d'évaluation publié récemment ;
  - b) de veiller à ce que les futures évaluations internationales des changements climatiques entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;
3. *Encourage* le Conseil à promouvoir une meilleure compréhension de l'utilisation potentielle des carburants d'aviation de rechange et des incidences corrélatives de leurs émissions ;
4. *Encourage* le Conseil et les États à se tenir informés de l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation, et à y coopérer.

## APPENDICE J

### **Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Coopération avec l'ONU et d'autres organes**

*Considérant* que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

*Reconnaissant* le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives établi dans la CCNUCC et le Protocole de Kyoto, ainsi que le principe de la non-discrimination qui encourage la planification et le développement de l'aviation civile,

*Considérant* que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (parties à l'Annexe 1) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

*Considérant* que le Protocole de Kyoto prévoit différents instruments souples (tels que le mécanisme de développement propre — MDP), qui seraient avantageux pour des projets concernant des États en développement,

*Considérant* que la première période d'engagement du Protocole de Kyoto expire en 2012, que des délibérations concernant le suivi de cet instrument sont entreprises, et que l'OACI devra continuer à s'acquitter de sa responsabilité de limiter ou réduire les émissions de GES provenant de l'aviation civile internationale et à jouer son rôle de chef de file à cet égard,

*Considérant* que toutes les parties prenantes attendent de l'OACI qu'elle joue son rôle de chef de file pour ce qui est de l'atténuation des incidences négatives des émissions de GES par l'aviation et qu'elle établisse une perspective et [des objectifs clairs] et les intègre, ainsi que les objectifs environnementaux, dans le Plan d'activités et autres programmes de l'Organisation,

*Reconnaissant* la pertinence des changements climatiques et du développement économique dans le contexte des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) de l'ONU et le rôle de l'aviation pour aider à réaliser ces objectifs,

*Notant* qu'il est important d'aborder les émissions des aéronefs sans perdre de vue leur contexte particulier, en évaluant l'ensemble des émissions des GES provenant de l'aviation, du secteur des transports et des activités économiques en général,

*Notant* que les différentes régions du monde enregistrent des différences marquées dans les niveaux absolus des taux d'émissions de l'aviation et de croissance des émissions de l'aviation, à l'échelle internationale et nationale,

1. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES, [se mettant ainsi en position d'apporter une contribution aux délibérations sur de futures mesures coopératives à long terme dans le cadre de la CCNUCC ;]
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes et fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;

- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et son Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA).

## APPENDICE K

### Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques

*Considérant* que l'OACI et ses États contractants reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

*Considérant* que la croissance rapide de l'aviation civile a fait augmenter d'une manière générale la contribution de l'industrie de l'aviation aux émissions de gaz à effet de serre,

*Reconnaissant* les principes de la non-discrimination et de l'égalité des possibilités de développer l'aviation civile internationale, qui sont établis dans la Convention de Chicago, ainsi que les principes et les dispositions relatives aux responsabilités communes mais différenciées et aux capacités respectives prévus par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto,

*Considérant* que le Conseil de l'OACI a élaboré des options de politique visant à limiter ou réduire l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs de l'aviation civile et que des travaux sont en cours dans les domaines de la technologie et des normes, des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

*Notant* que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation, il faut une approche globale, consistant en travaux dans les domaines de la technologie et des normes ainsi que dans ceux des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

*Notant* qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aéronefs sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement,

*Reconnaissant* les importants progrès accomplis dans le secteur de l'aviation, comme le fait que les aéronefs en production aujourd'hui ont un rendement en carburant meilleur d'environ 70 % par passager-kilomètre que ceux d'il y a 40 ans, que les compagnies aériennes de certains États contractants, en dépit d'une augmentation des activités, sont parvenues à des réductions nettes des émissions au cours des quelques dernières années, et que l'industrie du transport aérien de ligne international s'est engagée à améliorer de 25 % supplémentaires le rendement en carburant entre 2005 et 2020,

*Notant* que la technologie aéronautique de la prochaine génération et la modernisation des systèmes de la circulation aérienne devraient apporter d'autres améliorations sur les plans de l'efficacité des vols et du rendement en carburant, que l'OACI peut encourager dans le cadre de son Plan mondial de navigation aérienne,

*Reconnaissant* que les normes de l'OACI et les objectifs concernant le NO<sub>x</sub>, bien que destinés à régler le problème de la qualité de l'air locale, aideront aussi à réduire l'incidence de l'aviation sur le climat,

1. *Demande* au Conseil de faciliter les mesures prises par les États en s'employant énergiquement à élaborer des options de politique visant à limiter ou à réduire les incidences des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, à formuler des propositions concrètes et à fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, portant sur des solutions techniques et des mesures fondées sur le marché, tout en tenant compte des incidences possibles pour les pays en développement et les pays développés ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de créer un nouveau « Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques » composé de cadres supérieurs des gouvernements, représentant toutes les Régions de l'OACI, avec une égale participation de pays en développement et de pays développés, bénéficiant d'un soutien technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation, chargé d'élaborer et de recommander au Conseil un programme d'action dynamique sur l'aviation internationale et les changements climatiques, fondé sur un consensus, traduisant la vision commune et la ferme volonté de tous les États contractants, comprenant :
  - 1) un cadre de mise en œuvre constitué de stratégies et de mesures efficaces sur le plan économique et technologiquement exécutables que les États contractants peuvent utiliser pour réduire les émissions, prévoyant notamment :
    - des mesures volontaires (p. ex. compensation) ;
    - une bonne diffusion des progrès technologiques concernant les aéronefs et l'équipement sol ;
    - des mesures opérationnelles plus efficaces ;
    - des améliorations de la gestion du trafic aérien ;
    - des incitatifs économiques intéressants ;
    - des mesures fondées sur le marché ;
  - 2) la détermination de moyens permettant de mesurer les progrès ;
  - 3) l'établissement d'éventuels objectifs ambitieux mondiaux sous forme de rendement en carburant pour l'aviation internationale ainsi que d'éventuelles options pour leur réalisation ;
  - 4) un compte rendu des progrès issus des mesures prises par les États contractants et les parties prenantes ;

- b) de convoquer la tenue, à une date appropriée, mais pas avant la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP15) de la CCNUCC, prévue pour décembre 2009, d'une réunion de haut niveau pour examiner le Programme d'action recommandé par le Groupe ;
3. *Demande* que le Conseil, par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation, continue d'élaborer et de tenir à jour les orientations à l'intention des États contractants concernant l'application de mesures visant à réduire ou limiter l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation et les changements climatiques ;
4. *Encourage* les États contractants et le Conseil, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement, à évaluer ou continuer d'évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;
5. *Demande* au Conseil de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI les indications et les instructions nécessaires pour aider les États contractants dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec d'autres États de la région, visant à limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à leurs divers programmes ;
6. *Encourage* l'industrie à fixer des objectifs ambitieux pour améliorer constamment ses performances en matière de réduction des émissions aéronautiques ;
7. *Demande* aux États contractants d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies encore plus efficaces d'ici 2020 ;
8. *Demande* aux États de mettre au point un ensemble de mesures et d'engagements pour réduire d'ici 2020 l'encombrement de l'espace aérien, qui contribue aux retards et à une consommation indue de carburant, et d'en rendre compte ;
9. *Demande* aux exploitants d'aéroports d'améliorer l'efficacité des opérations côté pistes et de mettre en place des mesures d'efficacité au sol pour réduire l'intensité des émissions de carbone et de remettre des rapports annuels à l'OACI ;
10. *Demande* que le Conseil, par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation :
- a) rende compte annuellement des progrès réalisés en ce qui concerne le rendement carburant moyen de la flotte actuellement en service et la consommation totale annuelle de carburant de l'aviation civile internationale, en travaillant en étroite coopération avec l'industrie ;
- b) établisse des prévisions sur le potentiel général de réduction des émissions de l'aviation de la flotte actuellement en service ;

- c) évalue et quantifie d'autres possibilités de réduction en vue d'un examen à la prochaine session de l'Assemblée ;

11. *Demande* au Conseil de faire le nécessaire pour appuyer les initiatives de l'OACI concernant les émissions, y compris la poursuite des objectifs de l'OACI pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des aéronefs, d'encourager la collaboration entre ses États contractants ainsi que de suivre les progrès réalisés dans ce domaine et d'en rendre compte. En particulier, le Conseil devrait :

- a) étudier les paramètres pertinents et élaborer des objectifs technologiques à moyen et à long terme pour la consommation de carburant des aéronefs et faire rapport à la prochaine session de l'Assemblée ;
- b) continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM et promouvoir l'utilisation des mesures opérationnelles énoncées dans les orientations de l'OACI (Circulaire 303) comme moyen de limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement ;
- c) mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI ;
- d) encourager, selon le cas, les initiatives régionales, interrégionales et mondiales auprès des États contractants pour améliorer l'efficacité de la circulation aérienne et réduire la consommation de carburant ;
- e) encourager les États contractants à améliorer l'efficacité de la circulation aérienne, ce qui amènera une réduction des émissions, et rendre compte des progrès réalisés dans ce domaine ;
- f) demander aux États contractants de présenter un inventaire des mesures qu'ils ont prises pour réduire les émissions de l'aviation dans leurs pays respectifs ;
- g) promouvoir l'utilisation de procédures et technologies nouvelles offrant un potentiel d'avantages environnementaux pour l'exploitation des aéronefs ;

12. *Demande* au Conseil d'encourager les États et les parties prenantes à promouvoir et à mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ;

13. *Demande* au Conseil d'encourager les États et les parties prenantes à élaborer des modèles de régulation de débit et de gestion du trafic aérien qui optimisent les avantages pour l'environnement ;

14. *Demande* aux États :

- a) d'encourager la recherche et le développement nécessaires pour produire des conceptions de moteur et d'aéronef plus efficaces du point de vue de l'environnement ;

- b) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces du point de vue du carburant pour réduire les émissions de l'aviation ;
- c) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies fondées sur les satellites qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne, et de travailler en collaboration avec l'OACI pour apporter ces avantages dans toutes les régions et tous les États ;
- d) de promouvoir une coordination efficace entre leurs autorités s'occupant d'aviation pour concevoir des routes aériennes avantageuses du point de vue de l'environnement et des procédures opérationnelles améliorées pour l'aviation civile internationale ;
- e) de réduire les barrières juridiques, de sécurité, économiques et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts d'exploitation ATM pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- f) de coopérer à la mise en place d'une capacité régionale de mesure et de contrôle afin de permettre l'évaluation des avantages environnementaux découlant des mesures ci-dessus ;

15. *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des dispositions pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale au moyen de mesures volontaires et à tenir l'OACI informée, et *demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir à jour les lignes directrices élaborées par l'OACI au sujet des mesures volontaires, y compris un accord volontaire type, et de mettre à la disposition de toutes les parties intéressées les expériences concernant ces mesures.

## APPENDICE L

### Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions

*Considérant* que les mesures fondées sur le marché, y compris l'échange des droits d'émissions, sont des outils de politique visant à réaliser les objectifs environnementaux à un moindre coût et avec plus de souplesse que les mesures de réglementation traditionnelle,

*Reconnaissant* que les États contractants ont la responsabilité de prendre des décisions concernant les objectifs et les mesures les plus appropriées pour s'attaquer aux émissions de gaz à effet de serre de l'aviation, en tenant compte des orientations de l'OACI,

*Reconnaissant* les principes de la non-discrimination et de l'égalité des possibilités de développer l'aviation civile internationale, qui sont établis dans la Convention de Chicago, ainsi que les principes et les dispositions relatives aux responsabilités communes mais différenciées et aux capacités respectives prévus par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto,

*Reconnaissant* que la majorité des États contractants entérine l'application de régimes d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale seulement sur la base d'un accord mutuel entre États et que d'autres États contractants estiment que tous les systèmes ouverts d'échange de droits d'émissions devraient être établis conformément au principe de la non-discrimination,

*Reconnaissant* la nécessité de travailler de façon constructive afin d'atteindre un degré élevé d'harmonisation des mesures en cours d'exécution et des mesures prévues pour faire face comme il convient au défi en ce qui concerne l'aviation et les changements climatiques, tout en respectant les principes ci-dessus ;

*Considérant* que les politiques de l'OACI établissent une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce qu'« une redevance est conçue et prélevée dans le but spécifique de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile ; une taxe est destinée à accroître les revenus de gouvernements nationaux ou locaux qui ne sont pas généralement appliqués à l'aviation civile en totalité ni sur une base spécifique de coûts »,

*Considérant* que l'OACI a élaboré à l'intention des États contractants des orientations de politique en matière d'imposition (*Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, Doc 8632), qui recommandent notamment des exonérations réciproques de toutes les taxes imposées sur le carburant emporté à bord d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, politique mise en œuvre dans la pratique par le biais des accords bilatéraux sur les services aériens, et demandent aussi aux États de réduire dans toute la mesure possible ou d'abolir les taxes liées à la vente ou à l'utilisation du transport aérien international,

*Considérant* que, le 9 décembre 1996, le Conseil de l'OACI a adopté un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution, dans laquelle il recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

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

*Notant* qu'il reste à résoudre un certain nombre de questions juridiques et de politique concernant la mise en œuvre de redevances sur les GES et la prise en compte de l'aviation dans les régimes existants d'échange de droits d'émissions,

*Notant* que l'OACI a publié un projet d'orientations sur les échanges de droits d'émissions pour l'aviation (Doc 9885);

*Considérant* que les États contractants ont des obligations juridiques, des accords en application, des législations en vigueur et des politiques établies,

*Considérant* que la mise en place de régimes de compensation des émissions de carbone a aidé à sensibiliser le public aux changements climatiques et peut contribuer à réduire les émissions à court terme,

1. *Encourage* les États contractants et le Conseil à adopter des mesures compatibles avec le cadre décrit ci-dessous :

a) Prélèvements liés aux émissions

- 1) *Affirme* que la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions reste valide ;
- 2) *Reconnaît* que les orientations existantes de l'OACI ne suffisent pas actuellement pour mettre en œuvre des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle internationale, mais que l'introduction de ce type de redevances par [accord mutuel entre] les États membres d'une organisation d'intégration économique régionale, pour [application aux exploitants des États en question], n'est pas exclue ;
- 3) [*Prie instamment* les États contractants d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre ;]

b) Échanges de droits d'émissions

- 1) [*Prie instamment* les États contractants de ne pas mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émissions pour les exploitants d'aéronefs des autres États contractants sauf sur la base d'un accord mutuel entre ces États ;]

[*Prie instamment* les États contractants, s'ils le jugent approprié, de mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émissions, en tenant dûment compte des conséquences pour toutes les parties touchées ;]

- 2) *Demande* aux États de rendre compte des faits nouveaux survenus, des résultats et des expériences dans ce domaine ;

3) *Demande* au Conseil :

- a) de mettre la dernière main et de tenir à jour à l'intention des États contractants, s'il y a lieu, et conformément à la présente Résolution et aux résolutions suivantes, les orientations élaborées par l'OACI pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États contractants, conformément au processus de la CCNUCC ;
- b) de réaliser d'autres études, selon le cas, sur les divers aspects de la mise en œuvre des régimes d'échange de droits d'émissions et d'évaluer le rapport coût-efficacité de tout régime mis en place, en tenant compte des incidences sur l'aviation et sa croissance dans les économies en développement conformément aux principes énoncés ci-dessus ;
- c) de réaliser une analyse économique de l'incidence financière de l'inclusion de l'aviation internationale dans des régimes d'échange de droits existants et d'entreprendre un examen des documents concernant l'analyse des coûts et des avantages des régimes d'échange de droits existants, en insistant en particulier sur la manière dont ils ont été mis en œuvre dans d'autres secteurs pour tirer quelques leçons pertinentes au profit du secteur aéronautique ;]

- c) Compensations des émissions de carbone
- 1) *Demande* au Conseil d'examiner les possibilités offertes par les mécanismes de compensation des émissions de carbone comme moyen supplémentaire d'atténuer les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et l'évolution du climat ;
  - 2) *Demande* au Conseil de recueillir et de diffuser des renseignements sur les résultats des programmes de compensation des émissions de carbone mis en place par les États et d'autres organisations en ce qui concerne les émissions de l'aviation.
- d) Mécanisme de développement propre (MDP)
- 1) *Invite* les États contractants à examiner l'emploi du mécanisme de développement propre (MDP) en ce qui concerne l'aviation internationale.