



A36-WP/355
P/53
27/9/07

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 17 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif et est présenté à la Plénière 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 quatrième, cinquième, neuvième, dixième et onzième séances, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement en se fondant sur un rapport d'avancement présenté par le Conseil concernant les travaux de l'Organisation en matière de bruit des aéronefs et d'émissions des moteurs d'aviation (WP/34), ainsi que sur deux autres rapports du Conseil, l'un mettant à jour les Appendices B à G de la Résolution A35-5, *Examen récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement* (WP/35), et l'autre concernant la politique de l'OACI en matière d'émissions de l'aviation, actualisant les Appendices A, H et I de la Résolution A35-5 (WP/39). Le Comité est de plus saisi de 17 notes présentées par des États et des observateurs : WP/70, 75, 85, 88, 116, 130, 131, 132, 137, 166, 172, 182, 235, 236, 240, 251 et 285.

17.2 Le Comité note que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil et ses divers groupes d'experts continuent d'entreprendre la plupart des travaux de l'Organisation en matière d'environnement et que le CAEP s'est réuni en février 2007 (CAEP/7). En mars, le Conseil a examiné et approuvé, avec observations, les recommandations de CAEP/7. Les points saillants des progrès réalisés en matière de bruit des aéronefs et d'émissions des moteurs d'aviation sont décrits dans les paragraphes ci-après, lesquels sont suivis des interventions des États et des autres organisations.

17.3 BRUIT DES AÉRONEFS

17.3.1 Le Conseil présente un rapport (WP/34) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 35^e session de l'Assemblée en ce qui concerne le bruit des aéronefs, y compris les activités conduites par le Secrétariat et les activités liées au CAEP.

17.3.2 Les recommandations de CAEP/7 en vue d'amender l'Annexe 16 sont actuellement soumises à l'examen des États et devraient devenir applicables en novembre 2008.

17.3.3 Pour répondre à la demande de la 35^e session de l'Assemblée, des éléments ont été élaborés en vue d'être insérés dans les *Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829) de l'OACI, concernant les questions touchant le public et des études de cas à des aéroports. Les travaux se poursuivent au sein du CAEP concernant les analyses sur les empiètements.

17.3.4 Aucune augmentation des niveaux actuels des normes de certification acoustique n'a été proposée à CAEP/7, mais des renseignements techniques supplémentaires ont été acceptés en vue d'être insérés dans l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement, Volume I — Bruit des aéronefs* et dans le *Manuel technique des procédures de certification acoustique des aéronefs* (Doc 9501). Une étude de corrélation entre les niveaux de bruit aux abords des aéroports et les niveaux de bruit pour la certification a été réalisée par le CAEP, qui est parvenu à la conclusion qu'il y a un degré raisonnablement élevé de corrélation et qu'il n'est pas nécessaire de modifier le régime actuel de certification. Trois ateliers sur la certification acoustique ont été conduits pour mieux faire connaître les SARP et les éléments indicatifs actuels relatifs à la certification.

17.3.5 Des éléments indicatifs ont été élaborés qui fournissent des renseignements généraux sur l'évaluation des avantages en matière de bruit (et d'émissions) qui découlent de l'introduction de procédures d'exploitation à moindre bruit. Ces éléments seront publiés sous forme de circulaire de l'OACI.

17.3.6 Une édition actualisée du *Manuel de planification des aéroports, Partie 2 — Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement* (Doc 9184) recommandant des pratiques de planification de l'utilisation des terrains et de réglementation de l'environnement aux aéroports sera publiée sous peu.

17.3.7 De nouveaux éléments indicatifs sur les méthodes recommandées pour le calcul des courbes de bruit aux abords des aéroports ont été élaborés pour remplacer la Circulaire 205 de l'OACI. Ce document a été publié en 1988 et les éléments qu'il contient sont dépassés par les développements technologiques.

17.3.8 En réponse à la demande de la 35^e session de l'Assemblée, le CAEP a réalisé une étude des couvre-feux antibruit aux aéroports. L'étude s'est limitée à un examen des couvre-feux actuels, y compris leur type, leur motif et leur portée globale. Les travaux sur cette question se poursuivent.

17.3.9 La 35^e session de l'Assemblée a aussi demandé que le Conseil évalue régulièrement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, et continue d'élaborer des outils à cette fin. Concernant l'évaluation du bruit des aéronefs, une tendance révisée en matière de bruit a été établie au moyen du modèle AEDT/MAGENTA. Ce modèle a été actualisé depuis la dernière session de l'Assemblée afin de refléter les toutes dernières normes internationales de modélisation du bruit. Les résultats de cette évaluation sont présentés dans l'Appendice C à la note WP/34. L'Appendice D contient la liste des publications de l'OACI concernant l'environnement.

17.3.10 Dans la note WP/132, l'Inde souligne la nécessité d'une révision des restrictions des couvre-feux nocturnes imposés dans certains États et à certains aéroports. On estime que la pratique des couvre-feux nocturnes a une incidence néfaste sur l'idée de libre circulation du trafic aérien et cause des inconvénients aux voyageurs. De plus, les couvre-feux à certains aéroports durant la nuit causent des encombrements à d'autres moments de la journée, ce qui a une incidence néfaste sur l'environnement et l'économie des compagnies aériennes et des aéroports. L'OACI a pris des initiatives en recommandant le recours à la toute dernière technologie en matière de conception des moteurs d'aviation et de procédures opérationnelles améliorées pour limiter au minimum l'incidence de l'aviation sur l'environnement, mais on estime que les couvre-feux imposés dans certains États et à certains aéroports contrecarrent les efforts de l'OACI. La croissance actuelle de l'aviation à l'échelle mondiale et ses incidences sur l'environnement sont l'un des plus grands défis auxquels l'OACI fait face. Par conséquent, on estime que les restrictions imposées par les couvre-feux nocturnes devraient être revues pour réduire leur incidence sur l'environnement et sur l'économie des compagnies aériennes et des aéroports de destination. De plus, la suppression des couvre-feux nocturnes aiderait à utiliser de façon optimale l'espace aérien et l'infrastructure. L'Inde propose expressément que l'OACI étudie l'application de l'approche équilibrée lorsque des couvre-feux nocturnes ont été imposés et évalue la mesure dans laquelle l'approche équilibrée contribuerait à résoudre le problème. Il est aussi proposé que l'OACI réalise une étude de cas à un aéroport de destination important en ce qui concerne les incidences environnementales et économiques des couvre-feux à d'autres aéroports.

17.3.11 Dans la note WP/251, au nom des États africains, le Nigéria propose que l'OACI examine de près la gestion des rapports entre bruit et émissions. À cet égard, il préconise la suppression des couvre-feux nocturnes imposés aux vols à destination de certains aéroports, en particulier en Europe, étant donné que les niveaux de bruit des aéronefs ont considérablement diminué au fil des ans. Le maintien des couvre-feux nocturnes a encore augmenté les retards et la congestion à ces aéroports, occasionnant une forte consommation de carburant et d'autres pénalités opérationnelles aux compagnies aériennes, ainsi que des niveaux plus élevés d'émissions.

17.3.12 Dans la note WP/172, l'Indonésie fournit des renseignements généraux concernant sa position sur la gestion de l'environnement, notamment en matière de bruit, et sur ses efforts et ses réalisations en matière de sécurité de l'aviation internationale et de spécifications environnementales dans le cadre culturel local.

17.3.13 Dans la note WP/116, le Conseil international des aéroports (ACI) déclare qu'il considère le bruit comme la question la plus importante dans la perspective des aéroports et appuie les orientations fournies par l'OACI à cet égard. Il propose que les normes de certification acoustique soient revues sur une base périodique (par exemple tous les six ans) et aussi que toute nouvelle norme relative au bruit exige des réductions du bruit aux trois points retenus pour la certification (point axial d'approche, point axial de départ et point latéral de départ), ainsi qu'une réduction cumulative.

17.3.14 Lors de l'examen des questions soulevées dans ces notes, il est déclaré qu'en dépit des progrès réalisés, le bruit demeure le plus grand obstacle à l'expansion des aéroports existants et à la construction de nouveaux aéroports. Les réductions significatives du bruit de certains aéronefs qui ont été réalisées par le passé ont malheureusement été rattrapées par la croissance du trafic, et il faut donc poursuivre les efforts pour réduire encore le bruit à la source. Il est toutefois signalé qu'il est peu probable que le problème global du bruit puisse être résolu par les seuls moyens techniques ; il faudrait donc continuer de l'aborder dans le cadre de l'approche équilibrée. Il est mentionné que la planification de l'utilisation des terrains est précieuse de ce point de vue. Étant donné que le CAEP examine régulièrement la rigueur des normes en matière de bruit, il semble inutile de prescrire les intervalles auxquels cet examen devrait avoir lieu. La périodicité, l'ampleur, le format et la justification des augmentations de la rigueur des normes sur le bruit devraient continuer de se fonder sur le bon jugement technique des experts du CAEP, comme par le passé.

17.3.15 On comprend les vues exprimées concernant les couvre-feux, mais il est noté que d'autres études de la question, y compris une étude de cas, sont déjà prévues dans le programme des travaux du CAEP. La majorité des intervenants signalent que la question est déjà abordée dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit et que cette approche devrait se poursuivre.

17.3.16 La Résolution A35-5 de l'Assemblée demande que le Conseil présente 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 A36-WP/35, le Conseil présente un projet de textes des Appendices B à G de la Résolution A35-5 actualisée reflétant les faits nouveaux survenus depuis la 35^e session de l'Assemblée et, en particulier, les développements découlant de la septième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/7). Il est noté que seuls les Appendices B et C ont été modifiés. De plus, le Secrétariat signale une erreur rédactionnelle qui sera rectifiée dans l'Appendice C. Il est aussi noté que les autres Appendices (A, H et I) de cette résolution de l'Assemblée seront examinés au titre de la note A36-WP/39.

17.3.17 Le Comité accepte les Appendices B à G proposés pour l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*, sans autres observations.

17.4 ÉMISSIONS DE L'AVIATION

17.4.1 Généralités

17.4.1.1 Le Conseil présente un rapport (WP/34) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 35^e session de l'Assemblée concernant les aspects techniques et opérationnels des émissions des moteurs, y compris les activités réalisées par le Secrétariat et par le CAEP, et les principaux faits nouveaux survenus dans la coopération avec d'autres organismes des Nations Unies.

17.4.1.2 La liaison a été maintenue avec d'autres organismes des Nations Unies pour mieux comprendre l'incidence de l'aviation sur l'environnement et examiner des options de politique pour limiter ou réduire les émissions. Cette liaison s'est principalement concentrée sur la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et sur le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Il est à noter que depuis la dernière session de l'Assemblée, le Protocole de Kyoto est entré en vigueur. À la demande de la CCNUCC, en mai 2005, l'OACI a présenté un rapport à son Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA) concernant les résultats d'un exercice de comparaison des données sur les émissions de l'aviation et la consommation de carburant. Il n'y a pas eu d'autres progrès depuis dans le processus de la CCNUCC sur les questions méthodologiques liées aux émissions de l'aviation, mais un dialogue de coopération entre l'OACI et la CCNUCC s'est maintenu. La plupart des travaux de coopération avec le GIEC ont porté sur les préparatifs de cet organisme en vue du quatrième Rapport d'évaluation (AR4) et des lignes directrices 2006 pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre. L'OACI a demandé que l'AR4 contienne une mise à jour des principales constatations du Rapport spécial de 1999, en particulier concernant les principaux domaines d'incertitude (à savoir l'influence des traînées de condensation et des aérosols sur les cirrus). La note WP/34 contient un résumé de l'AR4 concernant ces aspects.

17.4.1.3 CAEP/7 n'a fait aucune recommandation en vue de modifier la rigueur des normes de l'Annexe 16, Volume II — Émissions des moteurs d'aviation, concernant les émissions des moteurs. Cependant, des travaux sont en cours pour déterminer la possibilité d'abaisser dans l'avenir les limites applicables aux NO_x. Un nouveau développement est survenu qui a consisté à établir des objectifs à moyen terme (2016) et à long terme (2026) pour les limites touchant les NO_x, afin d'aider le CAEP dans ses activités futures. Les progrès réalisés en matière de réduction des émissions au fil des quatre dernières décennies sont illustrés. Le CAEP a aussi produit des éléments indicatifs sur la qualité de l'air aux aéroports, et les travaux se poursuivent dans ce domaine.

17.4.1.4 En ce qui concerne les mesures opérationnelles, le CAEP a produit des renseignements sur les avantages pour l'environnement de la mise en œuvre de nouveaux systèmes CNS/ATM ; cependant, des modèles plus modernes sont élaborés pour affiner ces travaux. Le CAEP a entrepris des études concernant les avantages pour l'environnement des approches en descente continue (CDA) et, bien que d'autres travaux soient nécessaires, il est évident que les CDA présentent des avantages significatifs. Les travaux sur les CDA et d'autres mesures opérationnelles qui peuvent comporter d'importants

avantages pour l'environnement se poursuivent en étroite collaboration entre le Secrétariat, le CAEP et d'autres organes de l'Organisation.

17.4.1.5 L'utilisation de modèles pour prédire les effets des améliorations technologiques et opérationnelles sur la réduction des émissions (ainsi que sur le bruit) a constitué un élément essentiel des travaux du CAEP. Le CAEP a entrepris d'importants travaux pour évaluer les modèles que les États ont mis à sa disposition et pour évaluer les tendances initiales concernant les émissions locales et mondiales. Les résultats de cette évaluation sont présentés au Comité.

17.4.1.6 La réunion est informée que l'OACI a organisé un colloque sur les émissions de l'aviation, en mai 2007, lequel a constitué un forum pour débattre des émissions de l'aviation. Ce colloque a fourni des renseignements généraux approfondis sur les émissions en vue d'aider la présente session de l'Assemblée à statuer. Durant la session, l'Organisation a aussi publié la première édition du Rapport de l'OACI sur l'environnement. Ce nouveau document est destiné à servir de rapport d'étape périodique et de référence faisant autorité concernant l'aviation et l'environnement.

17.4.1.7 Le Comité prend acte des résultats des travaux du CAEP et des observations des États. Il exprime sa satisfaction devant les travaux réalisés dont atteste le vaste corps d'éléments publiés découlant des travaux du CAEP.

17.4.2 Mesures fondées sur le marché

17.4.2.1 Dans la note WP/39, le Conseil rend compte de ses travaux sur la politique de l'OACI en matière d'émissions de l'aviation, y compris l'application de mesures fondées sur le marché et autres mesures de politique visant à limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, tant au niveau mondial (changements climatiques) qu'au niveau local (qualité de l'air locale). La note rappelle que les mesures prises pour s'attaquer aux émissions comportaient trois approches, à savoir la technologie et les normes, les mesures opérationnelles et les mesures fondées sur le marché. En ce qui concerne ces dernières, les travaux réalisés par l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée, entrepris en grande partie par l'intermédiaire du CAEP, ont porté sur les mesures volontaires, les redevances liées aux émissions et l'échange de droits d'émissions.

17.4.2.2 L'OACI a recueilli et diffusé des renseignements sur diverses expériences en matière de mesures volontaires. L'Organisation a aussi adopté une politique et publié des éléments indicatifs sur les redevances liées aux émissions pour la qualité de l'air locale. L'essentiel des travaux sur les mesures fondées sur le marché en vue de réduire les émissions à l'échelle mondiale s'est concentré sur l'échange de droits d'émissions car c'est le domaine dont on peut attendre le plus de progrès. Des orientations ont donc été élaborées pour intégrer l'aviation internationale dans les régimes nationaux d'échange de droits d'émissions. Dans son rapport, le Conseil indique que ces orientations ont été adoptées sur une base provisoire (projet d'orientations), étant donné qu'il y a une différence de conception entre les États sur la question de la mise en œuvre sans consentement mutuel des États intervenants. Cette question doit être examinée au niveau de l'Assemblée.

17.4.2.3 La note rend compte aussi des autres développements qui sont survenus ou sont en cours, notamment en ce qui concerne les programmes de compensation des émissions de carbone qui sont de plus en plus proposés au public voyageur, l'utilisation du Mécanisme pour un développement « propre » (CDM), prévue par le Protocole de Kyoto, un tel système pouvant servir dans les projets liés à l'aviation

dans les pays en développement, ou l'Initiative des Nations Unies sur les changements climatiques à laquelle l'OACI a été invitée à participer.

17.4.2.4 La note présente aussi les domaines dans lesquels d'autres travaux seraient nécessaires pour progresser en matière d'émissions de l'aviation.

17.4.2.5 Enfin, trois appendices remaniés de l'Énoncé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, concernant les questions abordées ci-dessus, sont soumis à l'examen de l'Assemblée (Appendices A, H et I). L'Appendice A traite des aspects généraux, tandis que les Appendices H et I ont été remaniés pour traiter de l'incidence de l'aviation sur la qualité de l'air locale et de l'incidence de l'aviation sur le climat mondial, respectivement. Bien que de grands efforts aient été entrepris par l'Organisation pour concilier des vues divergentes sur des aspects particuliers de la résolution, tels que la portée géographique des régimes d'échange de droits d'émissions ou la définition de cibles possibles pour la performance de l'aviation en matière d'émissions, ces questions demeurent non résolues. Les éléments de litige sont entre crochets dans le libellé révisé de la résolution et appellent une décision de l'Assemblée.

17.4.2.6 La position de l'Australie concernant l'établissement par l'OACI d'un cadre stratégique pour la gestion des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation est présentée dans la note WP/182. Cette note suggère que l'Assemblée devrait se résoudre à accélérer le développement d'un cadre stratégique pour la gestion des émissions de l'aviation et qu'au titre de ce cadre, la priorité soit accordée aux mesures opérationnelles et techniques pratiques. L'Assemblée devrait encourager l'élaboration d'une approche équilibrée pour les émissions de l'aviation qui fasse également la promotion d'autres mesures complémentaires, telles que les régimes de compensation volontaires et les options ouvertes d'échange de droits d'émissions. De plus, l'Assemblée devrait décider d'appuyer les principes d'une coopération multilatérale en encourageant des options d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale qui seraient mises en œuvre sur la base d'un accord mutuel entre les parties intéressées.

17.4.2.7 Dans la note WP/285, le Chili estime que la question de l'échange de droits d'émissions devrait être traitée dans le contexte du droit international et qu'il est important d'adopter les approches qui ont servi dans d'autres enceintes multilatérales s'occupant de questions environnementales, par exemple en établissant des responsabilités communes mais différenciées et en faisant une distinction en ce qui concerne le traitement accordé aux pays hautement vulnérables. Cela signifie que les États dont les économies sont développées à des degrés différents devraient assumer d'autres types de responsabilités et que la contribution aux mesures de réduction devrait différer pour les États plus vulnérables. Il est aussi important de tenir compte de l'isolation géographique de pays tels que le Chili, pour le développement économique et les liaisons internationales desquels le transport aérien est d'une importance capitale. Le régime européen pourrait beaucoup augmenter les coûts opérationnels de l'aviation, ce qui serait néfaste au développement économique du Chili. Le Chili demande que l'on soutienne les travaux du CAEP et ceux de l'OACI sur l'échange de droits d'émissions.

17.4.2.8 Dans la note WP/235, la Chine prend acte du fait qu'en raison de la croissance du transport aérien mondial, la question des émissions de l'aviation et de leur incidence sur les changements climatiques a généré de plus en plus de préoccupations de la part de la communauté internationale. Les améliorations de la technologie, de l'exploitation et de l'infrastructure sont les mesures sur lesquelles les parties prenantes de l'industrie se sont concentrées pour aborder les émissions de l'aviation, tandis que

les mesures économiques fondées sur le marché et dépendant des gouvernements constitueront un bien plus grand défi dans l'avenir. L'adoption de mesures économiques pour régler le problème des émissions de l'aviation devrait être examinée par les États dans le cadre de l'OACI. L'OACI devrait conduire la recherche et l'évaluation en ce qui concerne ces mesures économiques et aborder les émissions de l'aviation en se fondant sur le principe des « responsabilités communes mais différenciées » ainsi que sur les principes du consensus, de la participation active et d'une vaste coopération. Elle devrait s'opposer à toute action unilatérale et à toute mesure de réduction des émissions coercitives non différenciées, s'opposer à l'adoption de régimes d'échange de droits d'émissions à l'échelle mondiale non différenciés et encourager l'inclusion de l'aviation civile dans le Mécanisme pour un développement propre (CDM), dès que possible.

17.4.2.9 Dans la note WP/88, l'Égypte présente son point de vue, en tant que pays en développement, concernant les effets que l'application unilatérale d'un régime d'échange de droits d'émissions par un État ou un groupe d'États aurait sur des pays en développement. La note recommande entre autres qu'aucune décision concernant l'échange de droits d'émissions pour l'aviation ne soit prise de façon unilatérale par un État ou un groupe d'États et qu'en ce qui concerne les émissions, la priorité soit accordée à une approche équilibrée du même type que celle qui a été adoptée pour le bruit, en tenant compte à la fois des intérêts des pays en développement et de ceux des pays développés.

17.4.2.10 L'Inde fournit dans la note WP/137 une mise à jour sur plusieurs initiatives récentes qui ont été prises pour économiser le carburant et améliorer la protection de l'environnement.

17.4.2.11 Dans la note WP/172, l'Indonésie fournit des renseignements généraux concernant sa position sur la gestion de l'environnement, notamment en matière d'émissions, et ses efforts et ses réalisations en matière de sécurité de l'aviation internationale et de spécifications environnementales dans le cadre culturel local.

17.4.2.12 Un certain nombre d'États¹ présentent conjointement la note WP/166 dans laquelle ils notent que, pour relever de façon efficace les défis environnementaux liés à la croissance de l'aviation, il est impératif que l'OACI continue de jouer son rôle de chef de file dans l'établissement d'une approche bien structurée, à long terme et acceptable mondialement, qui permettrait la croissance de l'aviation tout en contrôlant les incidences environnementales corrélatives. Cette approche devrait comprendre des solutions avantageuses du point de vue coût et efficacité, fondées sur un consensus international et destinées à être utilisées par les États contractants pour réaliser les objectifs environnementaux de l'OACI. L'OACI devrait entériner des orientations sur l'échange de droits d'émissions qui appuient le principe d'un accord mutuel et prier instamment les États d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances liées aux gaz à effet de serre. L'OACI devrait aussi reconnaître la nécessité de tenir compte des incidences des mesures environnementales sur les circonstances économiques du monde en développement et respecter les principes convenus qui figurent dans les dispositions applicables du droit aérien international.

¹ Argentine, Brésil, Canada, Colombie, Émirats arabes unis, Équateur, États-Unis, Japon, Mexique, Pakistan, Panama, Sainte-Lucie et Singapour.

17.4.2.13 Dans la note WP/251, le Nigéria présente les vues d'États africains². Il note que l'Union européenne (UE) a récemment décidé d'inclure l'aviation dans le Régime d'échange de droits d'émissions. Cette décision a une incidence non seulement sur les transporteurs de l'UE, mais sur tous les transporteurs qui assurent des services à des aéroports de l'UE. Elle est considérée par de nombreux États hors de l'UE comme une imposition unilatérale qui devrait être reconsidérée. La note estime qu'aucune étude n'a été conduite pour évaluer la question du bruit et des émissions en Afrique et que cette étude est nécessaire. Elle devrait inclure un examen des incidences sur les compagnies aériennes africaines des orientations de l'OACI concernant l'échange de droits d'émissions. Les États africains estiment que, puisque le Protocole de Kyoto n'a pas établi d'objectifs pour les pays en développement en ce qui concerne les émissions, l'inclusion des compagnies aériennes des pays en développement dans le Régime d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne reviendrait à établir des objectifs de façon détournée. L'OACI et les États contractants devraient adhérer au principe de responsabilités et de capacités communes mais différenciées. L'accent devrait être mis sur les mesures qui réduisent les émissions sans avoir d'incidences sur la croissance du transport aérien. Ils appuient les travaux de l'OACI sur les questions techniques.

17.4.2.14 Dans la note WP/70, au nom des États membres de l'Union européenne ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et d'EUROCONTROL, le Portugal insiste sur l'importance d'aborder les incidences environnementales aux échelles globale et locale par l'application d'une approche complète qui comporterait des normes techniques, des travaux de recherche et de développement technologique, une modernisation de la gestion du trafic aérien et des mesures fondées sur le marché. En effet, les mesures techniques ne suffiront pas et il faudra recourir à des mesures fondées sur le marché. La note explique la position de l'Europe en matière de redevances liées aux émissions et d'échange de droits d'émissions, notamment en ce qui concerne le principe de non-discrimination. Il est aussi mentionné que le projet européen est disposé à tenir compte des préoccupations des États en développement, y compris en ce qui concerne le principe de responsabilités et de capacités communes mais différenciées. De plus, la note insiste sur le fait que la plupart des compagnies aériennes de pays tiers ne seraient pas touchées, ou très peu, étant donné que l'essentiel du fardeau serait pris en charge par les compagnies aériennes européennes.

17.4.2.15 Dans la note WP/240, l'Assemblée est invitée par Bahreïn et l'Égypte, au nom de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), à convoquer une conférence internationale sous les auspices de l'OACI pour étudier des mesures en vue de réduire l'incidence néfaste de l'aviation civile sur l'environnement. Elle est aussi invitée à prier instamment les États membres d'éviter d'imposer des taxes sur les carburants d'aviation et à encourager les États membres qui ont imposé ces taxes à revoir leur position de manière à réduire le fardeau des compagnies aériennes. La note prie aussi instamment l'OACI de s'empresse de mettre au point des moyens de contrôle et des lignes directrices claires et précises en ce qui concerne un régime d'échange de droits d'émissions, de manière à ne pas gêner le progrès du transport aérien ni restreindre la participation des compagnies aériennes des pays en développement dans l'industrie du transport aérien.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

17.4.2.16 Dans la note WP/236, la CAAC note que les États arabes ont travaillé fort avec la communauté internationale sur la question de la protection de l'environnement dans l'aviation civile afin de créer un environnement qui soit libre de toute pollution. Les États se sont aussi pliés aux conventions et aux accords internationaux dans ce contexte. Par cette note, les États arabes invitent la communauté internationale, par l'intermédiaire de l'OACI, à respecter ces accords et à appliquer les normes pertinentes en accordant suffisamment de temps et de possibilités pour de plus amples travaux de recherche et des études. Ils invitent aussi les États constructeurs à améliorer la performance des moteurs pour éviter l'augmentation des coûts et garantir un produit de transport aérien convivial pour l'environnement, qui sera conforme aux spécifications élaborées par le CAEP et l'OACI.

17.4.2.17 La Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) présente dans la note WP/130 sa position concernant les régimes d'échange de droits d'émissions. Un accent particulier est mis sur la portée géographique et sur la possibilité que des États ou des groupes d'États imposent de façon unilatérale des obligations aux compagnies aériennes de pays tiers, dont certaines qui ne sont pas envisagées dans l'Annexe B au Protocole de Kyoto, comme c'est le cas dans le projet d'échange de droits d'émissions prévu par l'Union européenne (UE). La CLAC est d'avis que les États membres de l'UE ne tiennent pas compte du principe des responsabilités communes mais différenciées prévu dans les instruments multilatéraux sur les changements climatiques dont ils sont également signataires.

17.4.2.18 Dans la note WP/131, la CLAC note aussi la responsabilité des États pour ce qui est d'atténuer les effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement et le défi corrélatif de trouver des moyens appropriés pour y parvenir dans le contexte de la croissance de cette activité. Les États membres de la CLAC reconnaissent que l'OACI a fait d'importants progrès pour limiter ou réduire les émissions produites par l'aviation internationale. Ils estiment aussi qu'il est à la fois nécessaire et possible de réaliser d'autres progrès en appliquant des mesures dûment intégrées. Ces mesures devraient comprendre la diffusion et la disponibilité en temps opportun des développements technologiques en matière de biens et services applicables à l'aviation civile, l'utilisation de procédures d'exploitation plus appropriées, une organisation appropriée du trafic aérien et la gestion et l'utilisation de mécanismes de planification aéroportuaire, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains et l'utilisation de mesures fondées sur le marché pour contrôler ou réduire les émissions. Toutes ces mesures devraient être intégrées dans des lignes directrices spécifiques de l'OACI et faire partie d'un plan mondial acceptable qui comprendrait l'échange de droits d'émissions dans le cadre d'une approche prévoyant un consentement mutuel. Il est jugé essentiel d'appliquer le principe de responsabilités communes mais différenciées qui est enchâssé dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et dans le Protocole de Kyoto.

17.4.2.19 Dans la note WP/75, l'OMT explique qu'elle recherche des moyens pour que le tourisme s'adapte aux changements climatiques et atténue les émissions tout en renforçant la contribution du secteur au développement socio-économique en général et aux mesures prises par le système des Nations Unies en particulier. L'un des éléments clés de ce point de vue consisterait à améliorer la coordination entre les autorités de l'aviation et du tourisme en consultation avec le secteur privé, en ce qui concerne les initiatives fondées sur le marché visant à atténuer les changements climatiques.

17.4.2.20 Dans la note WP/116, le Conseil international des aéroports (ACI) indique que la qualité de l'air locale est considérée par les aéroports comme une question importante car elle pourrait avoir une incidence par exemple sur le processus d'approbation de l'expansion des infrastructures. L'ACI appuie donc les orientations fournies par l'OACI dans ce domaine. De plus, l'ACI demande que la rigueur des

normes concernant les NO_x soit revue périodiquement. Il estime aussi que la question des changements climatiques devrait être traitée à un niveau mondial sous la direction de l'OACI, même s'il est envisageable d'appuyer des solutions régionales comme étape intérimaire vers une solution globale. À cette fin, il demande à l'OACI d'élaborer une feuille de route pour s'attaquer au problème des émissions de l'aviation qui contribuent aux changements climatiques dans la perspective d'une stratégie à long terme. L'ACI compte sur le leadership de l'OACI pour une action mondiale.

17.4.2.21 Dans la note WP/85, tout en reconnaissant les réalisations passées de l'industrie du transport aérien, l'Association du transport aérien international (IATA) note que le bilan carbone de l'aviation continue d'augmenter. La note explique que l'ambition de l'IATA est de faire que l'aviation s'achemine graduellement vers une croissance carbone neutre et, en bout de ligne, vers un avenir carbone zéro. Pour réaliser ces objectifs, un certain nombre de mesures de politique nécessitent une attention immédiate dans les domaines de la technologie, de l'exploitation des aéronefs, de l'infrastructure et des mesures économiques fondées sur le principe que les compagnies aériennes des divers États ne devraient être incluses que sur la base d'un accord mutuel. Des investissements économiques devraient être envisagés comme incitatifs pour lancer de nouveaux programmes technologiques. Les programmes du type fondé sur les compensations devraient être utilisés plus avant pour amener les clients des compagnies aériennes à s'engager dans des initiatives pour lutter contre les changements climatiques. Le rôle de chef de file de l'OACI devrait être de nouveau affirmé et toutes les mesures nécessaires devraient être prises pour faciliter et accélérer des progrès supplémentaires dans ces domaines.

17.4.2.22 En ce qui concerne les divergences de vues, la séance note qu'un groupe informel aidera le Président du Comité exécutif à élaborer la meilleure marche à suivre.

17.4.2.23 En plus des notes de travail présentées soit à titre individuel soit collectivement, un certain nombre d'États, dont l'Algérie, l'Argentine, le Brésil, la Chine, la France, l'Inde, le Nigéria, le Royaume-Uni, les États-Unis et la Commission de l'Union européenne font des déclarations pour présenter leur position sur la question des moyens visant à limiter ou réduire les émissions des moteurs d'aviation.

17.4.2.24 Il y a accord général sur le fait que les mesures fondées sur le marché ne devraient pas être considérées isolément mais comme l'une des trois approches possibles (technologie et normes, mesures opérationnelles et mesures fondées sur le marché) à adopter. Cependant, il y a divergence de vues quant à l'importance relative à accorder à chacune de ces mesures. La majorité des États expriment le point de vue que les délibérations devraient se concentrer sur la réalisation d'un consensus sur la meilleure façon d'aborder la réduction des émissions.

17.4.2.25 L'avis est formulé par plusieurs États que, dans les instruments internationaux actuels concernant les changements climatiques, il n'est pas exigé des pays en développement de réaliser des objectifs quantifiés pour la réduction des émissions et que, par conséquent, ils ne devraient pas être inclus dans un régime d'échange de droits d'émissions à appliquer sans distinction à toutes les compagnies aériennes. De toute manière, les incidences pour les pays en développement devraient bénéficier d'une grande attention avant d'adopter des mesures qui pourraient les toucher, aucune mesure unilatérale ne devrait être imposée et l'attention voulue devrait être accordée au principe de responsabilités et de capacités communes mais différenciées, qui est enchâssé dans l'instrument de la CCNUCC. De plus, toutes mesures prises pour réduire les émissions ne devraient pas restreindre la croissance de l'aviation,

notamment dans les pays dans lesquels ce secteur contribue grandement au développement général de l'économie.

17.4.2.26 La majorité des États réaffirment leur opposition à l'application d'un régime d'échange de droits d'émissions sans consentement mutuel des États intéressés.

17.4.2.27 Il y a un consensus général pour appuyer la notion selon laquelle les changements climatiques constituent une préoccupation mondiale qui devrait faire l'objet d'une intervention également mondiale ; c'est pourquoi l'OACI devrait jouer son rôle de chef de file. La question n'est pas de savoir si l'on peut faire quelque chose à ce sujet mais de savoir comment le faire. Il est proposé d'établir un groupe spécial international pour examiner cette question plus avant.

17.4.2.28 Un État est d'avis qu'il faudrait s'intéresser aux programmes pratiques qui permettent déjà de réduire les émissions. Les échanges de droits d'émissions ne semblent pas logiques pour tous les États, à ce stade. Par exemple, dans l'État en question, l'augmentation du prix d'un titre de transport inciterait les passagers à utiliser des voitures qui produiraient de plus grandes émissions de GES. De son point de vue, une approche globale fondée sur les progrès technologiques et la réforme du trafic aérien réduisant l'encombrement et les émissions constitue la marche à suivre dans un contexte multilatéral. L'État a aussi précisé qu'il appuie le concept de l'échange des droits d'émissions, mais que la seule façon acceptable de l'appliquer aux compagnies aériennes d'un autre État est un consentement mutuel.

17.4.2.29 D'autres États indiquent que l'on devrait définir des objectifs à long terme pour les différentes émissions. De leur point de vue, un régime d'échange de droits d'émissions est un mécanisme hautement efficace pour réduire les émissions à moindre coût dans le secteur intéressé. Un tel régime, mis en place sur une base non discriminatoire, est capable de garantir que les objectifs environnementaux seront réalisés et d'offrir à l'aviation la meilleure possibilité de parvenir à une croissance durable. Ces mêmes États estiment aussi que les redevances liées à l'environnement constituent une mesure fondée sur le marché qui a sa validité et que le moratoire qu'ils ont accepté en 2004 est censé prendre fin en 2007, à la présente session de l'Assemblée. Les États contractants devraient être libres de prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires pour s'acquitter de leurs obligations internationales en relation avec les changements climatiques.

17.4.2.30 Comme l'indique le paragraphe 17.4.2.22 ci-dessus, le Président du Comité exécutif a créé un groupe de travail assurant une représentation géographique appropriée (comprenant l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, les États-Unis, la Fédération de Russie, l'Inde, le Japon, le Nigéria, le Portugal, le Royaume-Uni) pour réviser les appendices de l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, présenté dans la note A36-WP/39, qui portent sur la politique de l'OACI en matière d'émissions (Appendices A, H et I).

17.4.2.31 À la onzième séance du Comité exécutif, le Président du Comité a annoncé que ce groupe de travail avait pu combler la plupart des lacunes dans les diverses positions. Le Comité est donc saisi d'un texte révisé de résolution récapitulative qui contient quatre nouveaux Appendices (I, J, K et L) résultant d'une division de l'ancien long Appendice I figurant dans la note A36-WP/39.

17.4.2.32 La résolution récapitulative proposée contient donc les appendices suivants :

Appendice A – Généralités (tel que présenté à l'origine dans la note A36-WP/39)

Appendices B à G – (déjà adoptés, comme l'indique le paragraphe 17.3.17 ci-dessus)

Appendice H – Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale (tel que présenté dans la note A36-WP/39)

Appendice I – Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques

Appendice J – Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Coopération avec l'ONU et d'autres organes

Appendice K – Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Compréhension scientifique

Appendice L – Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions

17.4.2.33 Le Comité examine, un à un, les appendices autres que ceux qui ont déjà été approuvés.

17.4.2.34 L'Appendice A est accepté après de légères modifications de forme et l'ajout d'un texte au septième paragraphe du dispositif (« et prie instamment les États contractants d'appuyer les activités non prévues dans le budget en fournissant un niveau raisonnable de contributions volontaires »).

17.4.2.35 L'Appendice H est approuvé après la suppression du quatrième paragraphe des considérants. L'Appendice I est approuvé tel quel.

17.4.2.36 L'Appendice J est approuvé après l'alignement du texte du deuxième paragraphe des considérants sur un texte similaire figurant dans l'Appendice L (troisième paragraphe des considérants) et la suppression des crochets et des mots « et des objectifs clairs » dans le sixième paragraphe des considérants.

17.4.2.37 L'Appendice K est approuvé avec les modifications suivantes :

- a) alignement du texte du troisième paragraphe des considérants sur un texte similaire figurant dans l'Appendice L (troisième paragraphe des considérants) ;
- b) remplacement, à l'alinéa b) du deuxième paragraphe du dispositif, des mots « mais pas avant » par « en tenant compte du fait que », et des mots « prévue pour » par « qui se tiendra en » ;
- c) ajustements de forme des paragraphes 6 et 9 du dispositif pour que la résolution s'adresse aux États et non directement à « l'industrie » ou aux « exploitants d'aéroports » ;
- d) suppression des mots « et de remettre des rapports annuels à l'OACI », dans le neuvième paragraphe du dispositif.

17.4.2.38 Le Comité adopte l'Appendice L après la suppression des crochets et de texte figurant dans le deuxième paragraphe de 1. b) 1) ainsi que des crochets figurant dans toutes les autres parties de l'appendice. La délégation représentant l'Union européenne et les autres États de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), soit 42 États au total, exprime des réserves à propos du texte

figurant dans l'Appendice L (le texte complet de la déclaration sera pris en compte dans le procès-verbal du Comité exécutif). À leur avis, les paragraphes du dispositif de l'Appendice L manquent de fondement juridique dans la Convention de Chicago et ne pourraient pas être utilisés pour réduire leurs droits ; ils se réservent donc le droit d'appliquer des mesures fondées sur le marché du type en question dans l'Appendice L, sur une base non discriminatoire, à tous les exploitants de tous les États fournissant des services à leur territoire, à partir de leur territoire ou à l'intérieur de leur territoire.

17.4.2.39 Le Président du Comité prend note de cette position et remercie la délégation européenne d'avoir mis l'Organisation au défi de s'occuper de l'importante question des changements climatiques. Ce qui a produit le Programme d'action présenté dans l'Appendice K de la nouvelle Résolution, qui, à son avis, est le plus important.

17.4.2.40 Le Comité prend également note des déclarations et observations faites au cours de l'examen des divers appendices, concernant notamment le rôle de chef de file de l'OACI dans les questions relatives aux émissions des moteurs d'aéronefs, l'importante contribution des mesures technologiques et opérationnelles dans l'effort pour résoudre ces questions, sans toutefois compromettre la sécurité de l'aviation, l'examen approfondi des incidences des mesures sur les économies des États, en particulier les pays en développement, et la nécessité de s'attaquer collectivement au problème mondial en cause, en tenant compte du principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives.

17.4.2.41 La majorité des États expriment de nouveau leur avis selon lequel l'OACI ne devrait mettre en œuvre l'échange des droits d'émissions pour l'aviation internationale que sur la base d'une entente mutuelle.

17.4.2.42 Le Comité soumet à la Plénière, pour adoption, la Résolution 17/1 et ses Appendices A à L, qui annule et remplace la Résolution A35-5.

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^e 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, K et L),

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^e 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 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 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 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 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 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 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,

Reconnaissant que des redevances liées au bruit et à la qualité de l'air locale sont perçues à certains aéroports et que des éléments d'orientation de l'OACI existent à ce sujet (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082),

Considérant que, même si on ne la comprend pas entièrement, l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement aux échelles locale et mondiale est une source de préoccupation,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume II, *Émissions des moteurs d'aviation*, qui contient des normes de certification des nouveaux moteurs d'aviation tenant compte de leurs émissions, et qu'il a informé les États de cette décision,

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,

Notant la Résolution A35-14 (Appendice Q), qui appelle l'attention des constructeurs et des exploitants d'aéronefs sur le fait que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement, et avec le minimum de perturbations pour l'environnement, sur les aérodromes employés pour l'exploitation des avions à réaction actuels,

1. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en juin 2001, de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs, qui figure au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, et les nouvelles normes plus rigoureuses applicables aux émissions d'oxydes d'azote, qui doivent être mises en œuvre le 1^{er} janvier 2008 ;

2. *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 ;

3. *Accueille* favorablement l'adoption par le Conseil en mars 2007 d'objectifs technologiques à moyen et à long termes en ce qui concerne les oxydes d'azote (NO_x) ;

4. *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 le bruit et la consommation de carburant, en plus de l'élaboration récente d'objectifs concernant les NO_x ;

5. *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 ;

6. *Prie instamment* les États contractants des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;

7. *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 ;

8. *Prie instamment* les États contractants d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du paragraphe 2 du présent appendice ;

9. *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 le GIEC 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'empiétement 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 ;
- 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 ;

- 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,

Considérant qu'il est prévu aussi que la nouvelle norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 donnera 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^e 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 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_x (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 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 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 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 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 ;
- 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_x, 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, en tenant compte du fait que la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP15) de la CCNUCC se tiendra en 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. *Demande* aux États d'encourager 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 de plans 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 États d'encourager les exploitants d'aéroports à 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 ;

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 ;
 - 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 finaliser 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.

— FIN —