

ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

## COMITÉ EXÉCUTIF

## Point 17 : Protection de l'environnement

## ÉMISSIONS DE L'AVIATION

(Note présentée par la Colombie)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail vise à réitérer la position de l'État de Colombie concernant le rôle de chef de fil que l'OACI devrait continuer à jouer pour limiter ou diminuer l'incidence des gaz à effet de serre provenant de l'aviation, en utilisant une approche équilibrée qui permet aussi une croissance ordonnée et sûre de l'aviation civile internationale. La Colombie appuie aussi les orientations de l'OACI concernant les échanges de droits d'émission pour l'aviation internationale dans la mesure où les compagnies aériennes d'autres États deviennent parties à un tel régime par consentement mutuel, étant donné que toute exigence contraignante à cet égard retarderait de façon significative la croissance de l'aviation civile des pays en développement.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à modifier le plan mondial de navigation aérienne de l'OACI, en mettant en lumière le programme de travail visant à réduire la consommation de carburant et les émissions des aéronefs, et à demander aux États et aux groupes régionaux d'accélérer leurs activités pour améliorer l'efficacité du trafic aérien et atténuer la congestion aux aéroports. C'est là le moyen le plus rapide d'obtenir des coupures tangibles dans les émissions de l'aviation tant au niveau local que mondial ;
- b) à encourager les États à concentrer leurs travaux de recherche et de développement et à appuyer l'utilisation de mesures fondées sur un marché qui soient avantageuses du point de vue coût-efficacité ;
- c) en tant que chef de fil en ce qui concerne les questions environnementales en aviation, l'OACI devrait poursuivre ses travaux pour réaliser sa vision d'un développement sûr et durable de l'aviation civile grâce à la coopération avec ses États membres. Les États contractants sont encouragés à envisager des moyens de gérer au mieux les émissions de leurs compagnies aériennes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Protection de l'environnement – Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Résolution A35-5 Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques 15 <sup>e</sup> Conférence des Parties (COP 15) de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation a un rôle vital à jouer dans l'avancement économique du monde. Chaque année, des milliards de personnes et 40 % des exportations totales du monde sont transportées par voie aérienne, ce qui façonne et refaçonne les possibilités et les marchés dans le monde.

1.2 Conscients de l'importance d'une aviation favorisant l'économie, les États et l'industrie ont collaboré pour améliorer leurs pratiques environnementales sur fond d'une forte croissance, au cours des dernières décennies. Par exemple, le bruit des aéronefs a été coupé de 75 % et le rendement du carburant a augmenté de 70 % au cours des 40 dernières années.

1.3 Encouragée par ces réalisations et consciente de la nécessité de prendre de nouveaux engagements environnementaux proportionnels au taux rapide de croissance de l'aviation internationale, la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée a approuvé à l'unanimité, en octobre 2004, la Résolution A35-5 qui établit des buts environnementaux visant à limiter ou à diminuer l'incidence du bruit des aéronefs, les effets des émissions sur la qualité de l'air locale et les effets des gaz à effet de serre provenant de l'aviation. L'Assemblée a aussi reconnu que les États contractants ont déjà adopté un certain nombre de mesures jugées appropriées pour s'attaquer aux émissions de leurs propres compagnies aériennes, par coopération et entente mutuelle. En conséquence, l'Assemblée a prié 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. » En septembre 2007, à la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, la Colombie a présenté conjointement avec le Canada, les États Unis, le Japon et le Panama une note de travail invitant les États à s'abstenir d'imposer unilatéralement des redevances sur les gaz à effet de serre, et l'OACI a appuyé leur position concernant les échanges de droits d'émission et le principe du consentement mutuel.

1.4 Bien qu'aucun accord n'ait été réalisé à la 15<sup>e</sup> Conférence des Parties (COP 15) de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (Copenhague, 7-18 décembre 2009), concernant les combustibles de soute, l'OACI progresse en ce qui concerne son plan d'action pour faciliter l'atténuation des changements climatiques.

1.5 En réaction aux résultats de la COP 15, le Président du Conseil de l'OACI, Roberto Kobeh Gonzalez, a souligné le fait que les États demeurent engagés à poursuivre les travaux, au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale et par l'intermédiaire de l'OACI, pour contrôler les émissions de l'aviation civile internationale d'une manière qui rendra l'industrie du transport aérien durable de point de vue environnemental.

1.6 De même, à la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques qui s'est tenue au siège de l'OACI du 7 au 9 octobre 2009, les États représentant 93 % du trafic aérien commercial mondial sont convenus de réduire encore l'incidence de l'aviation sur le climat, en coopération avec l'industrie du transport aérien, en titre d'initiatives telles que l'établissement d'un objectif mondial pour améliorer le rendement au carburant de 2 % par année jusqu'à 2050, une norme mondiale sur les émissions de CO<sub>2</sub> provenant des aéronefs, un cadre de mesures fondées sur le marché pour l'aviation internationale, des mesures d'assistance pour les pays en développement en vue de les aider à bénéficier de ressources financières, de transferts de technologie et du renforcement des capacités, et les travaux supplémentaires continus pour élaborer et distribuer des carburants alternatifs au profit de la communauté aéronautique, ce qui en fait le premier secteur à utiliser ce type de carburant à l'échelle mondiale.

1.7 Pour que l'aviation relève avec succès le défi que présentent des émissions croissantes, l'OACI doit solliciter la coopération des États contractants pour gérer les incidences des émissions de l'aviation au moyen de mesures d'efficacité, d'améliorations technologiques et opérationnelles, de carburants

alternatifs et de politiques à caractère international, gardant à l'esprit les interdépendances inhérentes aux mesures visant à réduire l'incidence du bruit et des émissions sur l'environnement.

## 2. ANALYSE

2.1 L'objectif d'atténuer les incidences du bruit et des émissions sur l'environnement dépend de l'assistance technique et de l'appui accordé aux États contractants pour promouvoir la recherche et le développement scientifique dans des domaines fondamentaux de manière à améliorer la compréhension et à définir les critères nécessaires pour évaluer l'incidence des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation et concevoir des moteurs plus efficaces du point de vue environnement (conception des aéronefs) ainsi qu'un système CNS/ATM de pointe pour le transport aérien qui arrive en temps opportun et qui soit solide. Ce sont des améliorations technologiques de cet ordre qui ont donné lieu à un grand nombre d'avancées en environnement dans les domaines les plus gravement touchés et de la manière la plus avantageuse du point de vue coût-efficacité.

2.2 De plus, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a achevé en février 2007 l'élaboration de lignes directrices pour les échanges de droit d'émissions. En mars dernier, le Conseil de l'OACI a approuvé le document sous forme de projet avec un avant-propos indiquant que la majorité des membres du Conseil sont d'avis que les régimes d'échanges de droits d'émission ne devraient s'appliquer que par entente mutuelle aux compagnies aériennes d'autres États. Conformément à son rôle de chef de fil, l'OACI devrait poursuivre ses travaux sur des mesures fondées sur le marché en s'occupant des liens entre les différents régimes d'échanges de droits d'émission établis dans des États et/ou des régions.

2.3 Concernant les redevances sur les émissions de gaz à effet de serre, lesquelles continuent de faire l'objet d'une vaste controverse juridique, le CAEP a démontré que ces redevances sont beaucoup moins avantageuses que les échanges de droits d'émission.

2.4 Il est important de comprendre que les mesures adoptées pour contrôler l'incidence des émissions de l'aviation entraînent des coûts significatifs et freinent la croissance économique, étant donné les conditions économiques des pays en développement. Les incidences des mesures environnementales pour le monde en développement doivent être prises en compte, d'où l'utilité d'une approche fondée sur le consentement mutuel.

2.5 Les États contractants doivent respecter mutuellement leur droit pour déterminer la meilleure façon de gérer les émissions de l'aviation de leurs compagnies aériennes. Compte tenu des expériences et des structures différentes du secteur de l'aviation dans le monde, il y a inévitablement une grande variété d'objectifs et de mesures. Des solutions aux problèmes des émissions de l'aviation internationale peuvent être trouvées si l'OACI et ses États membres décident d'un terrain d'action commun en se consultant et en coopérant.