



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

#### IMPOSITION DES ÉMISSIONS DES MOTEURS D'AÉRONEF

(Note présentée par le Royaume de Bahreïn)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des tentatives actuelles d'imposer des taxes sur les émissions provenant des moteurs d'aéronef afin de limiter ces émissions, ainsi que des craintes des effets néfastes que de telles mesures pourraient avoir sur toutes les compagnies aériennes, et en particulier sur celles des pays en développement.

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

- a) à inviter instamment les États et les groupes régionaux qui envisagent d'imposer des taxes sur les émissions des moteurs d'aéronef à réexaminer la question et à reporter une telle mesure en attendant que la question soit examinée sous tous ses aspects et qu'un accord soit conclu sur des lignes directrices approuvées par l'OACI ;
- b) à tenir dûment compte des points de vue de l'IATA ;
- c) à inviter instamment les États et les institutions spécialisées à chercher des moyens efficaces de réduire les émissions, par exemple en raccourcissant les routes aériennes et en promouvant l'utilisation de carburants naturels, et à ne pas recourir à l'imposition, qui est une solution non productive au problème.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégiques 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>	Convention de Chicago de 1944 Conclusions de la 4 <sup>e</sup> Conférence mondiale de transport aérien, 1994 Conclusions de la 5 <sup>e</sup> Conférence mondiale de transport aérien, 2003 Doc 8632, <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Pour l'industrie du transport aérien, les dix dernières années ont été marquées par des conditions économiques extrêmement difficiles. La conjoncture économique défavorable, dont le pire creux a été atteint le 11 septembre 2001, s'est prolongée sous les effets cumulatifs de la guerre du Golfe, de l'épidémie du SRAS et de nombreux autres événements similaires, dont le plus récent a été la crise financière mondiale, avec ses conséquences néfastes de baisse de la demande de voyage aérien et de multiplication des pertes. Chaque fois que l'industrie, sous la houlette de l'IATA, déploie d'énormes efforts pour réduire les coûts et remettre le secteur sur la voie de la reprise et des profits, un nouvel obstacle surgit. Le dernier de ces obstacles est l'imposition possible des émissions des moteurs d'aéronef, qui va à l'encontre de l'article 24 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et aux politiques de l'OACI énoncées dans le Doc 8632. Une telle mesure constituerait non seulement un obstacle de taille pour les compagnies aériennes, surtout pour les transporteurs des pays en développement qui auront du mal à supporter de nouvelles hausses de coûts, mais elle limiterait également la capacité de ces transporteurs à contribuer au marché du transport aérien international.

1.2 Les taxes sont-elles une solution au problème : on peut se demander à cet égard si les fonds perçus auprès de l'industrie serviront effectivement à réduire les émissions et à résoudre les problèmes environnementaux, par exemple par la plantation d'arbres ou la purification de l'air, comme l'avait demandé M. Giovanni Bisignani, l'administrateur général de l'IATA. Ou s'agit-il simplement de faire plus d'argent et de renflouer les caisses des États sans que l'industrie du transport aérien en tire profit et sans améliorer l'efficacité des parcs aériens ni encourager la recherche scientifique sur l'utilisation de nouveaux carburants moins polluants ? Les États et les organisations internationales compétentes sont totalement convaincus que ces taxes ne donneront pas les résultats recherchés et qu'il importe de trouver des solutions de rechange qui n'imposent pas de fardeau indu sur l'industrie, surtout à la lumière des conditions économiques actuelles et des pertes accumulées depuis les vingt dernières années.

## 2. LES CRAINTES

2.1 Comme vous le savez, la question a reçu la plus grande attention de la part d'États et d'organisations, dont l'Autorité arabe de l'aviation civile. En sa qualité de président de la Commission du transport aérien de l'Autorité arabe de l'aviation civile, le Royaume de Bahreïn, ayant étudié la question en profondeur, présente ci-après ses préoccupations :

- 1) l'imposition de taxes par une région poussera d'autres États et régions à imposer les mêmes types de taxes, et l'industrie du transport aérien sera en fin de compte le seul perdant ;
- 2) une telle imposition limitera la participation des transporteurs des pays en développement. Ce serait une violation des recommandations de la 4<sup>e</sup> Conférence de transport aérien de 1994 et de la déclaration de la 5<sup>e</sup> Conférence de transport aérien de 2003 ;
- 3) l'industrie du transport aérien sera soumise à de nouvelles crises économiques, qui viendront s'ajouter à la conjoncture actuelle ;

- 4) une telle imposition sera contre productive en ce qui concerne la protection de l'environnement, d'autant plus qu'aucun mécanisme mondial de gestion n'a été convenu sous les auspices de l'OACI pour coordonner les mesures.

### 3. SOLUTIONS DE RECHANGE

3.1 Nous sommes tous conscients que la protection de l'environnement est un objectif prioritaire accepté et souligné par tous les États membres ; nous estimons cependant que ladite protection devrait découler de l'application d'un éventail de mesures d'exploitation et de fabrication pour arriver aux résultats visés, d'autant plus que la contribution de l'aviation à la production de gaz néfastes à l'environnement est minime, comparé aux autres industries et modes de transport. L'éventail de solutions possibles pourrait inclure les mesures suivantes :

- 1) raccourcissement des routes aériennes. Les efforts de l'IATA à cet égard ont porté fruit et ont permis de raccourcir de nombreuses routes et d'économiser ainsi des millions de tonnes de carburant, avec pour effet l'élimination de millions de tonnes de gaz polluants ;
- 2) promotion de la recherche scientifique dans le domaine de la fabrication de moteurs d'aéronef à faible consommation de carburant ;
- 3) promotion de la recherche scientifique pour mettre au point de nouveaux types de carburant moins polluants ;
- 4) adoption d'incitatifs opérationnels pour encourager les compagnies aériennes à retirer leurs vieux appareils.

### 4. CONCLUSION

4.1 L'industrie du transport aérien est reconnue dans le monde entier comme un moteur important du développement. Il importe donc de la soutenir et de l'aider à jouer son rôle sans la surcharger de taxes et de droits qui ne feraient que limiter son efficacité, ainsi que la participation des compagnies aériennes, notamment celles des pays en développement.