



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 15 : Protection de l'environnement

#### NÉCESSITÉ D'UNE APPROCHE SCIENTIFIQUEMENT ARGUMENTÉE DE L'INTRODUCTION DE MESURES FONDÉES SUR LE MARCHÉ POUR LIMITER OU RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DES MOTEURS D'AVIATION

(Note présentée par la Fédération de Russie)

#### SOMMAIRE

La présente note contient une proposition de la Fédération de Russie concernant la nécessité d'une approche scientifiquement argumentée de l'introduction de mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions des moteurs d'aviation, notamment les émissions de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>). L'attention est appelée en particulier sur la nécessité d'une approche pondérée et équilibrée de la mise en œuvre des mesures proposées par les États contractants. Il est proposé que la suite des travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI se concentre sur la réduction des émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) qui constituent une menace réelle pour la santé et l'environnement.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 4.

#### RÉFÉRENCES

A35-WP/56, A35-WP/76, A35-WP/77  
Doc 9790, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001)  
Doc 9836, *Rapport de la sixième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation* (CAEP/6)

### 1. INTRODUCTION

1.1 Le 28 mai 2004, à la cinquième séance de sa 172<sup>e</sup> session, le Conseil de l'OACI a approuvé un projet de note de travail pour la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI sur le thème «mesures fondées sur le marché concernant les émissions des moteurs d'aviation», compte tenu des modifications proposées dans une lettre envoyée au Secrétaire général de l'OACI au nom de 22 États,

dont la Fédération de Russie. Les modifications proposées prévoyaient pour l'essentiel une approche plus équilibrée de l'introduction par les États contractants de telles mesures fondées sur le marché. Lors de l'examen du projet de note de travail, le Conseil en est venu à la conclusion qu'il fallait procéder à de nouvelles études dans ce domaine et il a demandé au Secrétaire général de lui présenter une note à sa 173<sup>e</sup> session, en novembre-décembre 2004, qui contiendrait le programme de nouveaux développements et de nouvelles études se rapportant à cette question et à d'autres questions corrélatives. Reconnaisant l'existence du problème de l'incidence des moteurs d'aviation sur l'environnement et la population, la Fédération de Russie entre autres États a exprimé ses préoccupations concernant le nombre d'États qui demandent à ce que les dispositions du Protocole de Kyoto soient étendues au transport aérien et à ce que des mesures économiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre par les moteurs d'aviation soient introduites de façon unilatérale. À cet égard, l'attention du Conseil a aussi été appelée sur le fait que les mesures fondées sur le marché qui sont proposées viseraient exclusivement les émissions de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) alors que les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), qui constituent une menace réelle pour la santé et l'environnement, ne seraient pas pris en considération.

## 2. ANALYSE

2.1 À la sixième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/6), qui s'est tenue au siège de l'OACI du 2 au 12 février 2004, les experts ont approuvé des recommandations visant à réduire l'incidence du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, prévoyant notamment des normes plus contraignantes pour les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), applicables à compter de 2008. Au cours des délibérations sur ces questions, un modèle d'accord a été approuvé concernant des mesures volontaires pour réduire le niveau des émissions de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) produites par les moteurs d'aviation. Après examen des options possibles pour la mise en œuvre d'un système d'échange ouvert de droits d'émissions des moteurs d'aviation, il a été recommandé que la suite des travaux de l'OACI dans ce domaine se concentre sur deux approches, à savoir les mesures volontaires liées à l'introduction de prélèvements pour les émissions et l'échange de droits d'émission. Cependant, la réunion CAEP n'a pas été en mesure de parvenir à un consensus sur l'utilisation de ces lignes directrices en raison d'un certain nombre de questions en suspens. C'est ce qui est reflété dans le rapport CAEP/6 sur cette question.

2.2 La Fédération de Russie note que dans l'ensemble des progrès significatifs ont été réalisés dans les travaux du CAEP. En même temps, l'absence d'analyse comparative de l'incidence des émissions de NO<sub>x</sub> et de CO<sub>2</sub> sur l'environnement constitue une préoccupation, de même que l'absence d'une analyse comparative des émissions des moteurs d'aviation qui permettrait de bien identifier les coûts et la part qui peut être directement imputée au transport aérien. Il n'y a pas d'évaluation suffisamment convaincante et détaillée des aspects juridiques de la possibilité d'introduire des redevances sur les émissions, étant donné que la politique de l'OACI ne prévoit de redevances que pour la fourniture d'installations et services (pour les services rendus). Il n'existe pas non plus de définition scientifiquement argumentée des concepts de «dommages aux personnes» et «dommages aux biens».

2.3 Un certain nombre d'environnementalistes de réputation mondiale déclarent que le réchauffement actuel de la planète survient non à cause de l'augmentation de la concentration des gaz à effet de serre, mais plutôt en raison de l'augmentation de l'activité solaire. Il n'y a actuellement aucune justification aux efforts consentis dans le domaine de la réduction des émissions de gaz carbonique anthropogénique dans l'atmosphère et il convient de plus de noter que l'augmentation de la température mondiale provoque le dégagement d'importants volumes de CO<sub>2</sub> à partir des eaux des océans dans l'atmosphère. Il y a des raisons de taille pour croire que la «cause» et l'«effet» du réchauffement mondial n'ont pas été suffisamment étudiés par les scientifiques. Cette question se doit de nous préoccuper.

Jusqu'à tout récemment, il n'existait absolument aucune théorie concernant l'effet de serre et l'influence des «gaz à effet de serre» sur les régimes thermiques de la troposphère, et nombre de modèles de prévision des changements climatiques avaient en règle générale un caractère intuitif et une formulation qui laissaient à désirer. Il est important de noter que dans l'immédiat il n'y a pas une seule preuve fiable de l'incidence des «gaz à effet de serre» sur les conditions climatiques terrestres. On sait que l'eau des océans contient actuellement 50 à 60 fois plus de gaz carbonique que l'air de l'atmosphère, d'où il s'ensuit logiquement que l'influence des êtres humains sur ce processus est insignifiante et peut être ignorée dans la première approximation.

2.4 Les chefs de file de l'Académie russe des sciences naturelles (les académiciens Kapitsa, Sorokhtin et nombre d'autres), de même que leurs collègues du Royaume-Uni, des États-Unis, du Canada, de l'Australie, de la Suède et d'autres pays, ont noté de façon répétitive que, lorsque l'on étudie les changements climatiques actuels qui surviennent sur la Terre, il convient de tenir compte du fait qu'il existe des données expérimentales (fournies par les satellites et les ballons-sondes) qui signalent un léger refroidissement de la planète au cours des 20 dernières années. Les résultats de forage de la couverture de l'Antarctique montrent qu'au cours des 420 mille dernières années des variations de la température ont toujours précédé les modifications correspondantes de la concentration de CO<sub>2</sub> dans l'épaisseur de la couverture glaciaire. Cela prouve sans équivoque que les variations de la concentration de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère résultent de variations globales de la température et n'en sont pas la cause.

2.5 Au séminaire sur les changements climatiques qui a été organisé en juillet de cette année à Moscou par l'Académie russe des sciences, l'un des participants à la conférence de presse, Piers Corbyn, chef de la société «Weather Action» qui s'occupe d'études climatiques, a déclaré que la théorie du réchauffement mondial résultant de l'effet de serre, qui s'était maintenant propagée dans la conscience des masses, s'éloignait de plus en plus de la science et devenait une sorte de dogme mystique auto-entretenu, et que cette théorie n'avait aucune valeur scientifique et répondait aux intérêts de certains groupes de pression.

2.6 Lorsque l'on examine les conséquences des réductions possibles des émissions de CO<sub>2</sub>, on doit tenir compte du fait que les volumes accrus de gaz carbonique qui entrent dans l'atmosphère constituent un facteur positif pour la productivité agricole et biologique. Il convient de noter que le gaz carbonique est utile à la vie sur terre. Selon certains experts de l'agriculture, l'augmentation de 10 % des récoltes observée au cours des dernières décennies n'a eu lieu que grâce à l'augmentation du contenu de gaz carbonique dans l'atmosphère.

2.7 Il faut noter que l'aviation civile est loin d'être la source principale de pollution atmosphérique; elle est de loin inférieure à cet égard aux industries telles que la métallurgie, la production d'électricité, le transport routier, etc. En 1999, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a mis la touche finale à un rapport spécial dans lequel il était noté que l'activité aéronautique a une incidence insignifiante sur le réchauffement mondial et qu'il demeure dans ce domaine une part significative d'incertitude. Dans de telles conditions d'incertitude, l'introduction de mesures économiques pour réguler les émissions de gaz carbonique semble être **prématurée**.

2.8 Dans les conclusions de la note présentée par le Conseil à la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée, il a été noté que le système d'échange ouvert de droits d'émission constituerait une solution économiquement efficace aux problèmes de réduction des émissions de gaz carbonique à long terme, mais ne pourrait être mis en œuvre tant que le Protocole de Kyoto ne serait pas entré en vigueur et que l'on ne serait pas convenu d'un volume maximal d'émissions de CO<sub>2</sub>. Certains États et organismes régionaux ont annoncé leurs plans de mise en œuvre de systèmes d'échange de droits d'émission.

Cependant, actuellement aucun de ces systèmes ne prévoit d'échanges de droits d'émissions de gaz carbonique **concernant l'aviation civile**.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 Il a été signalé dans la présente note et dans le rapport CAEP/6 que certaines questions du domaine considéré demeurent en suspens et que sur nombre d'entre elles il n'y a pas communauté de vues, notamment en ce qui concerne l'argumentation économique relative aux prélèvements. La question des redevances proposées pour les émissions de gaz à effet de serre ne pourra être examinée que lorsqu'elle sera scientifiquement argumentée et analysée en tenant compte de l'existence de conditions préalables à l'introduction de redevances dans l'aviation civile. Il faut aussi évaluer les conséquences économiques et les aspects juridiques de l'introduction de redevances et de prélèvements pour les émissions, du point de vue de la compétitivité et de l'équité. Dans la note A35-WP/56, il est noté que cette question est complexe et qu'à ce stade elle demeure non résolue.

3.2 Dans la Résolution A33-7 intitulée «Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement», les États contractants sont invités à continuer d'appuyer activement, en toutes occasions propices, l'OACI en matière d'environnement. Ils sont instamment priés d'éviter de prendre des mesures **unilatérales**, visant à instaurer des restrictions d'exploitation, qui nuiraient au développement de l'aviation civile internationale.

3.3 La position de la Fédération de Russie, qui prend une part active aux travaux du CAEP, est d'appuyer les efforts de l'OACI visant la protection de l'environnement. Nous en appelons aux États contractants pour qu'ils poursuivent les actions conjointes dans ce domaine, en se fondant sur des approches scientifiquement argumentées et en évitant les décisions hâtives qui peuvent être nuisibles aux activités de l'aviation civile internationale, **sans pour autant avoir d'incidence positive sur l'environnement**. En particulier, nous estimons nécessaire dans les travaux futurs du Comité de la protection de l'environnement en aviation d'accorder l'attention principalement aux oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>). Compte tenu de leur rapport inverse, il est nécessaire d'entreprendre à titre de priorité une analyse comparative de l'incidence de NO<sub>x</sub> et de CO<sub>2</sub> sur l'environnement.

3.4 La Fédération de Russie appuie dans l'ensemble le rapport du Conseil de l'OACI sur les «mesures fondées sur le marché concernant les émissions des moteurs d'aviation», ainsi que le projet de révision de l'Appendice I à la Résolution A33-7, présenté dans la note A35-WP/76. La Fédération de Russie est favorable à la poursuite d'études dans ce domaine, dans le cadre des travaux du CAEP. Cependant, elle estime qu'il n'est pas admissible d'introduire unilatéralement des redevances sur les émissions des moteurs d'aviation avant que ne soit menée à bien une étude complète et détaillée de la question.

### 4. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte de la présente note;
- b) à convenir que la question de l'introduction de mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions des moteurs d'aviation n'a pas été suffisamment étudiée des points de vue scientifique et économique;

- c) à en appeler aux États contractants pour qu'ils évitent d'introduire unilatéralement des redevances sur les émissions des moteurs d'aviation avant qu'une étude complète et détaillée de la question n'ait été conduite;
- d) à recommander au Conseil de l'OACI qu'il inscrive au programme des travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation une analyse comparative de l'incidence des émissions de NO<sub>x</sub> et de CO<sub>2</sub> sur l'environnement;
- e) à recommander au Conseil de l'OACI qu'une attention appropriée soit accordée dans les activités futures aux émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), qui constituent une menace réelle pour l'environnement et la santé.

— FIN —