



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 39e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point de l'Ordre du jour 20 : Protection de l'environnement – Bruit des aéronefs – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

Point de l'Ordre du jour 21 : Protection de l'environnement – Émissions des moteurs d'aviation qui influent sur la qualité de l'air locale – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

ÉVOLUTION DE L'AVIATION CIVILE EN AMÉRIQUE LATINE EN FAVEUR DE LA DURABILITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LA RÉGION

(Présentée par le Guatemala, représentant les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC²))

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail présente l'évolution de la région latino-américaine concernant l'environnement et l'aviation civile, qui a été synthétisée dans le document contenant la Résolution A21-07 - Directives relatives à l'environnement et à l'aviation civile en Amérique latine - adoptée par consensus par les 22 États membres de la CLAC. Elle présente également l'intégration du facteur environnemental dans les différents groupes de travail de la CLAC, essentiellement son lien avec la participation à l'élaboration d'un plan stratégique pour la Commission et l'inclusion d'une perspective durable dans le domaine de la gestion des aéroports. Ce qui précède, par l'intermédiaire des groupes de travail respectifs.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- À prendre note des informations fournies dans la présente note ;
- À intégrer la vision et les stratégies environnementales de la région latino-américaine dans les documents que l'OACI est occupée à préparer ;
- À imposer un niveau plus élevé de représentation des pays en développement au sein du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques E - <i>Protection de l'environnement</i>
<i>Incidences financières :</i>	Il est prévu que la plupart des activités connexes et la mise en œuvre des initiatives soient réalisées au moyen des fonds propres de chaque État affectés à l'amélioration de leurs performances environnementales ; néanmoins, certaines mesures proposées peuvent nécessiter des ressources supplémentaires de la coopération internationale, sous différentes formes.

¹ Version espagnole fournie par le Guatemala.

² Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela.

<i>Références :</i>	<ul style="list-style-type: none">• Résolution A38-17 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement - Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale.• Résolution A21-07 : Directives relatives à l'environnement et à l'aviation civile en Amérique latine.• Plan stratégique de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).
---------------------	---

1. CONTEXTE

1.1 Étant donné l'importance et la pertinence des questions environnementales, les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) ont pris en considération la nécessité d'une approche commune de l'aviation et de l'environnement par la mise en œuvre de plans, de programmes et de projets visant à réduire l'incidence sur l'environnement du secteur de l'aviation. Cette approche se fonde sur le souci de préserver l'héritage environnemental mondial conformément aux différentes responsabilités assumées au sein des divers forums internationaux sur cette question, essentiellement ceux qui émanent de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

1.2 À cet égard, les États membres de la CLAC se sont employés à consolider les différentes initiatives environnementales mises en œuvre dans le cadre des divers groupes de travail et prévues par les documents qui reflètent l'engagement des États d'Amérique latine à promouvoir une aviation durable, qui renforce leur compétitivité et améliore leurs performances environnementales.

2. DISCUSSION

2.1 À l'échelle latino-américaine, la 21e session ordinaire de l'Assemblée de la CLAC a été marquée par une évolution en matière d'environnement avec l'adoption par la Résolution A21-07 du document contenant les directives relatives à l'environnement et à l'aviation civile en Amérique latine. Ce document définit la vision, les objectifs et les différentes stratégies visant à aider les États membres à améliorer leurs performances environnementales et à réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement, entraînant par ailleurs un renforcement de la compétitivité du secteur. Le document intègre les ambitions des différentes conventions sur l'environnement ainsi que les directives de diverses organisations de l'aviation civile et se fonde sur les principes du développement durable, de l'efficacité et de la compétitivité, de la technologie, de la coordination, de la sécurité et de la prévention de la pollution.

2.2 Le plan stratégique pour l'exercice biennal 2015-2016 a également été adopté lors de la réunion susmentionnée. Ce plan aborde les différents domaines stratégiques pour le développement du secteur de l'aviation civile en Amérique latine et comprend la macro-tâche environnementale qui définit comme éléments centraux différentes tâches telles que : a) la mise en œuvre des directives, b) la coordination avec les organisations environnementales, c) la gestion régionale des biocarburants, d) l'harmonisation des systèmes aéroportuaires avec l'environnement, e) l'harmonisation des mesures en vue d'atténuer les changements climatiques et de s'y adapter, et f) l'élargissement de la représentation de la CLAC au sein du CAEP.

2.3 En vertu du contenu de la Résolution A21-07 et des domaines stratégiques du Plan stratégique environnemental, les États membres de la CLAC ont pris différentes mesures en faveur de la

protection de l'environnement, ainsi que de la formation et de l'échange d'expériences fructueuses dans la région.

2.4 À cet égard, il convient de mentionner la formation sur la planification de l'utilisation des terrains liée à l'agrandissement des installations aéroportuaires et à l'environnement, élaborée conjointement avec l'Autorité de l'aviation civile de Singapour. Cette formation a renforcé les capacités des représentants des autorités de l'aviation civile afin de garantir la compréhension des aspects fondamentaux de la planification de l'utilisation des terrains et de l'accroissement de la capacité des aéroports et d'inclure le facteur environnemental à chacune de ces étapes.

2.5 Il convient également de souligner les résultats du séminaire sur la politique du transport aérien, organisé par la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), au cours duquel les questions environnementales ont été l'un des principaux sujets de discussion et ont fait l'objet d'un échange d'avis, essentiellement sur les aspects liés aux mesures basées sur le marché et aux biocarburants. L'un des résultats a été d'offrir une vision globale de la contribution du transport aérien à la croissance économique et de son incidence sociale et environnementale à l'échelle mondiale³, et de mettre en évidence l'importance de la coordination entre les différents acteurs du secteur de l'aviation civile sur ces questions.

2.6 De même, le Groupe ad hoc sur l'environnement est sur le point d'établir un document qui recense les expériences mises en œuvre par différents acteurs issus de divers secteurs de l'aviation (exploitants d'aéronefs, aéroports, etc.). Ces expériences mettent en relief les pratiques dans les domaines de la gestion globale des déchets solides, de la ségrégation de l'espace aérien et de l'exécution des opérations en descente continue, de la décontamination des sols, de la réduction des émissions de GES, de l'efficacité énergétique et de la mise en œuvre des projets d'énergie renouvelable.

2.7 Les questions environnementales ont constitué un thème central au sein des différents groupes de travail de la CLAC. Dans le Groupe ad hoc sur la gestion des aéroports, le facteur environnemental a été inclus comme l'un des principaux aspects à prendre en considération dans la concession des aéroports, outre son inclusion dans le manuel de réglementation sur les aéroports et leur efficacité.

2.8 Le Groupe permanent chargé d'actualiser la résolution A20-11 concernant le Plan stratégique de la CLAC a inclus le facteur environnemental comme l'un des sujets prioritaires dans la planification et les stratégies à court, moyen et long terme après avoir mis en évidence le rôle considérable joué par ce facteur dans le développement global du secteur de l'aviation civile dans la région latino-américaine.

2.9 Il convient par ailleurs de prendre la mesure des efforts déployés par un certain nombre d'États d'Amérique latine dans l'élaboration, l'actualisation et la mise en œuvre des plans d'action nationaux (APER), conformément aux engagements pris dans le cadre des différentes résolutions de l'OACI. Ces efforts sont illustrés par la présentation de ces documents par 14⁴ des 22 États membres de la CLAC, qui a débouché sur la définition d'objectifs, de cibles et de stratégies spécifiques pour une réduction efficace des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation civile internationale dans leurs multiples domaines d'action.

³ Pour plus d'informations sur le séminaire, voir http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/4/S1500816_es.pdf [en espagnol].

⁴ Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela.

2.10 Les États membres de la CLAC reconnaissent le travail réalisé par l'Organisation de l'aviation civile internationale, par l'intermédiaire du CAEP et de ses différents groupes de travail, afin de garantir la protection de l'environnement et l'amélioration des performances environnementales du secteur à l'échelle mondiale ; il est à noter, toutefois, que les pays en développement sont sous-représentés dans les groupes susmentionnés. Ces pays peuvent bénéficier des différents projets et expériences menés par les pays de la région latino-américaine dans ce domaine.

3. CONCLUSION

3.1 Les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile reconnaissent les efforts accomplis et les directives établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le domaine de l'environnement et du transport aérien. Pour sa part, la CLAC, tenant compte également de ces efforts, a mené différentes initiatives visant à améliorer les performances environnementales de l'aviation civile en Amérique latine. Cela a été démontré par la coordination régionale et l'intégration du transport aérien en Amérique latine, qui est son but ultime. Étant donné par ailleurs l'importance du facteur environnemental, celui-ci a été intégré dans les différents manuels et documents élaborés par les divers groupes de travail.

3.2 Il convient également d'ajouter que les États membres de la CLAC pourraient enrichir les travaux menés par l'OACI via le CAEP à la suite de l'échange d'expériences fructueuses dans le cadre des projets environnementaux mis en œuvre et grâce à la connaissance des caractéristiques spécifiques de l'aviation civile dans la région latino-américaine.

4. MESURES PROPOSÉES

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) À prendre note des informations fournies dans la présente note ;
- b) À intégrer la vision et les stratégies environnementales de la région latino-américaine dans les documents que l'OACI est occupée à préparer ;
- c) À imposer un niveau plus élevé de représentation des États membres de la CLAC au sein du CAEP.