



RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Montréal, 7 – 9 octobre 2009

Point 2 : Stratégies et mesures proposées pour réduire les émissions

POSITION DE L'AFRIQUE SUR LE PROGRAMME D'ACTION DU GIACC

(Note présentée par le Nigeria, au nom des Etats africains^{*})

SOMMAIRE

La présente note donne la position de l'Afrique concernant le Programme d'action du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) en accord avec l'objectif ambitieux préconisé au plan mondial. Elle s'oppose à toutes actions unilatérales relativement aux mesures fondées sur le marché ou à caractère économique prises par les Etats et les régions au-delà des frontières nationales et réaffirme la conviction de l'Afrique, à savoir l'OACI doit jouer un rôle primordial en relevant les défis que posent les émissions de l'aviation. L'Afrique est par ailleurs convaincue que le principe de responsabilités communes mais différenciées doit s'appliquer à toutes les initiatives de l'OACI en cours tendant à atténuer l'incidence des émissions de l'aviation sur l'environnement.

La suite à donner par la réunion HLM-ENV figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Il est clair que l'aviation mondiale croît de nos jours et que l'incidence des émissions des aéronefs est également devenue un problème mondial. Il ressort des nouvelles conclusions au sujet des émissions de l'aviation qu'en 2005 l'on estimait à environ 30 % la contribution des matières radioactives anthropogéniques (mesure des changements climatiques) résultant de l'activité humaine, et à près de 2 % l'ensemble des émissions de CO₂ au titre des émissions de gaz à effet de serre au plan mondial. Cette

¹ La version française est fournie par le Nigéria.

^{*} Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Cote d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Erythrée, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée Equatoriale, Jamahiriya arabe Libyenne, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, République Centrafricaine, République Démocratique du Congo, République Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tome et Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

tendance va toutefois s'accroître. La croissance prévue dans le secteur de l'aviation et des émissions est de loin inférieure à celle du transport terrestre ou des industries et de la production de l'énergie électrique pour ne citer que ces sources.

1.2 Selon les statistiques de l'OACI, les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale ont presque doublé pour la période de 1990 à 2006. Les progrès technologiques dans la conception des cellules et des moteurs d'avion ont fait baisser le taux d'émissions de CO₂ d'environ 2% par an. Toutefois, il existe toujours des possibilités de s'attaquer au problème des émissions d'aviation grâce à des avancées technologiques, à une meilleure gestion du trafic aérien et de mesures d'exploitation idoines. L'industrie aéronautique continue d'exploiter des opportunités dans ces domaines. Quant à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), elle continuera de jouer son rôle du primordial à cet égard.

2. L'OACI ET LES QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

2.1 L'OACI a, une fois de plus, prouvé sa capacité de jouer les premiers rôles en limitant ou en réduisant l'incidence des émissions de gaz à effet de serre en aviation au titre des changements climatiques en créant de manière fort à propos le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC), conformément à la Résolution l'Assemblée de l'OACI A36-22, Appendice K « *Déclaration consolidée des politiques et pratiques de l'OACI en matière de protection de l'environnement* ». Le GIACC a pour tâche d'élaborer et de recommander au Conseil de l'OACI un programme d'action dynamique concernant l'aviation internationale et les changements climatiques. Il doit en outre arrêter une stratégie commune visant à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables à l'aviation civile internationale. Le programme d'action mis au point par le GIACC reconnaît à l'OACI le rôle de leader en la matière.

2.2 Au cours des dix dernières années, l'OACI a effectué des travaux sur les émissions de CO₂ en aviation et d'autres formes d'émissions pour plusieurs décennies. Il s'agit de l'examen et de la prise d'une série de mesures technologiques et opérationnelles tendant à réduire les émissions de l'aviation. Par ailleurs, une analyse détaillée des mesures fondées sur le marché a été faite en exécution des résolutions des assemblées de l'OACI passées. Il s'agit des analyses des options pour les redevances aéronautiques des émissions de CO₂, de la commercialisation d'émissions et de mesures volontaires. Divers documents contenant des éléments indicatifs ont été publiés sur les différentes mesures fondées sur le marché.

2.3 Il est clair que le GIACC a confirmé et démontré que la question qui se pose actuellement au secteur aéronautique est celle d'aboutir à un consensus au plan mondial et d'obtenir l'appui politique pour identifier et convenir des nouvelles mesures à prendre pour freiner la croissance des émissions CO₂ provenant de l'aviation civile internationale en ayant toutefois à l'esprit le principe de responsabilités communes, mais différenciées.

3. POSITION DE L'AFRIQUE SUR LE PROGRAMME D'ACTION

3.1 Les Etats africains félicitent l'OACI pour avoir institué le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) et les membres dudit groupe, pour avoir conçu un programme d'action adopté par consensus. Malgré les réserves au sujet de certains aspects du programme d'action, les Etats africains sont convaincus qu'avec l'appui politique nécessaire, ce plan réussira à prouver et confirmer les initiatives et la ferme volonté de l'aviation de limiter et réduire les émissions de gaz imputables à l'aviation civile internationale.

3.2 Les Etats africains croient fermement que l'OACI se doit de fixer des objectifs ambitieux au plan mondial suivant la recommandation du GIACC. Toutefois, il faudrait appliquer complètement dispositions de l'Article 2.2 du Protocole de Kyoto qui confère des responsabilités aux pays de l'Annexe 1.

3.3 Par ailleurs, les Etats africains souhaitent que le programme d'action soit mis en œuvre de manière à prendre en compte les réalités particulières des pays en développement pour s'assurer qu'une croissance durable de l'aviation dans les pays en développement ne sera pas entravée. Ces Etats tiennent par conséquent à réitérer le besoin que l'OACI prenne en considération une disposition énoncée dans la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques, à savoir le principe de responsabilités communes, mais différenciées, au moment de la mise en œuvre du programme d'action précité.

3.4 Par ailleurs, les Etats africains tiennent à souligner ce qui suit : qu'ils

- a) conviennent et soutiennent que l'OACI doit être la tribune où se résolvent toutes les questions techniques liées à l'environnement ;
- b) soutiennent les initiatives de l'OACI tendant à limiter l'incidence des émissions de l'aviation sur l'environnement ainsi que le programme d'action recommandé par le GIACC ;
- c) sont convaincus que dans la mise en œuvre du programme d'action du GIACC, l'OACI et les Etats contractants doivent souscrire au principe fondamental énoncé dans la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques qui traite des responsabilités communes, mais différenciées et des capacités des pays développés et celles des pays en développement ,
- d) soutiennent que l'OACI doit aligner son échéancier à court, moyen et long termes sur celui de la Convention des Nations Unies susvisée ;
- e) s'attendent à ce que l'accent soit mis sur les mesures qui réduisent les émissions sans pour autant freiner la croissance du transport aérien, notamment dans les pays en développement. Cet accent doit porter sur la conception de moteurs consommant moins de carburant, la recherche de carburants de substitution, la réduction des retards des vols, la consommation de carburant par les aéronefs, etc.
- f) s'opposent à toutes actions unilatérales concernant les mesures fondées sur le marché ou de caractère économique de la part des Etats et des régions. Par contre, l'OACI doit constituer la seule tribune où doivent être abordées et résolues toutes les questions liées à l'environnement, les mesures fondées sur le marché y comprises. Ainsi, les Etats africains rejettent totalement l'inclusion unilatérale des compagnies aériennes de tiers dans le programme de commercialisation d'émissions de l'Union Européenne (UE) et ce, sans leur consentement mutuel, de même que l'ère géographique proposée dans ledit programme.
- g) demandent que l'OACI assiste les pays en développement dans les domaines financier, du renforcement des capacités et du transfert de technologie dans la mise en œuvre du programme d'action du GIACC et d'autres initiatives tendant à réduire les émissions des aéronefs.

4. INITIATIVES DES PAYS AFRICAINS POUR REDUIRE LES EMISSIONS D'AERONEFS

4.1 Les Etats ont l'intention d'adopter une approche coordonnée pour la question de réduire ou limiter des émissions d'aéronefs. Toutefois, certains Etats de la région ont lancé plusieurs programmes pour réduire ces émissions. Il s'agit :

- a) du programme de renouvellement du parc aérien en vertu de la Convention du Cap. Le ciel africain a connu une évolution positive caractérisée par la présence d'aéronefs de la nouvelle génération.
- b) de la modernisation du système de gestion du trafic aérien, la navigation axée sur la performance y comprise.
- c) de l'utilisation des équipements de soutien au sol répondant aux normes environnementales et de la construction de nouvelles aérogares faisant appel aux sources d'énergie renouvelables (solaire/éolienne), et
- d) de l'adoption par certaines compagnies aériennes africaines du mode de gestion du système de l'environnement préconisé par l'OACI ;

4.2 La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) est en train d'élaborer une politique africaine sur l'environnement.

5. SUITE A DONNER PAR LA REUNION DE HAUT NIVEAU

5.1 La réunion HLM-ENV est invitée à :

- a) examiner et faire sien le Programme d'action recommandé par le GIACC, y compris les objectifs ambitieux au plan mondial, en ayant à l'esprit le principe fondamental énoncé dans la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques, à savoir tenir compte des responsabilités communes, mais différenciées ainsi que des capacités des pays en voie de développement et celles des pays développés.
- b) renoncer à toute action unilatérale liée aux mesures à caractère économique ou fondée sur le marché de la part des Etats et des régions au-delà des frontières nationales. Dans cette optique, l'OACI continuera d'être la tribune où seront débattues et résolues toutes les questions relatives à l'environnement, les mesures fondées sur le marché y comprises.
- c) souscrire au principe d'assistance de l'OACI aux Etats aux plans financier, du renforcement des capacités et du transfert de technologie pour la mise en œuvre du Programme d'action du GIACC ainsi que d'autres initiatives tendant à limiter ou réduire les émissions des aéronefs.