



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

#### PROGRAMME D'ACTION SUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

(Note présentée par 53 États contractants<sup>1</sup>, membres  
de la Commission africaine de l'aviation civile)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait état de la perspective africaine sur l'aviation internationale et les changements climatiques. Elle approuve le Programme d'action du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC). Elle s'oppose à toutes actions unilatérales quant aux mesures fondées sur le marché prises par les États et les régions au-delà des frontières nationales, et elle réaffirme la conviction de l'Afrique que l'OACI doit jouer un rôle de chef de file dans toutes les questions d'aviation civile liées à l'environnement, mais aussi que le principe relatif aux responsabilités communes mais différenciées (RCMD) devrait être appliqué à toutes les initiatives de l'OACI visant à réduire les émissions de l'aviation sur l'environnement.

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

- a) à souligner de nouveau le besoin de réduire de toute urgence les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant de l'aviation civile internationale en faisant appel à un large éventail d'outils, à savoir un ensemble de mesures, notamment des mesures visant à faciliter l'accès à l'assistance pour les pays en développement ;
- b) à dissuader le recours à des actions unilatérales quant aux mesures fondées sur le marché ou à caractère économique prises par les États et les régions au-delà des frontières nationales, l'OACI continuant d'être le véhicule pour résoudre toutes les questions relatives à l'environnement, y compris les mesures fondées sur le marché ;
- c) à approuver que l'OACI fournisse de l'assistance aux pays en développement dans les domaines du financement, du renforcement des capacités et des transferts de technologie pour la mise en œuvre d'un programme d'action de l'OACI et d'autres initiatives pour limiter ou réduire les émissions des aéronefs.

<sup>1</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

<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>	Néant.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La croissance de l'aviation mondiale ne fait plus de doute aujourd'hui et les incidences découlant des émissions des aéronefs sont devenues également une importante question à l'échelle mondiale. L'aviation est maintenant le principal moteur de la croissance économique mondiale. Il n'en reste pas moins que la contribution des émissions de l'aviation aux changements climatiques est faible, mais non négligeable, équivalant à 2 % des émissions de GES à l'échelle planétaire. On s'attend que ces émissions augmentent, et il faut s'en occuper, même s'il est notoire que le facteur de croissance est bien moindre que les contributions du transport routier, des industries ou de la production d'énergie, entre autres.

1.2 D'après les données de l'OACI, les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation internationale ont presque doublé au cours de la période 1990-2006. La 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée en septembre 2007 a reconnu cet état de fait et elle a créé le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) pour qu'il formule un programme d'action comprenant des stratégies et des mesures pour réaliser des réductions des émissions, y compris les mesures fondées sur le marché (MFM).

1.3 Durant la réunion GIACC/4, le Groupe de travail MFM a signalé que du fait que l'OACI n'avait pas élaboré de cadre, les différentes politiques et les différents paramètres mis en œuvre par les États ou les régions étaient loin d'être optimaux. En outre, le programme d'action formulé par le GIACC représente une approche initiale, de vaste portée, selon laquelle tous les États devraient contribuer aux objectifs ambitieux mondiaux selon leurs capacités respectives. De plus, la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée en septembre 2007 a souligné qu'il était important que l'OACI joue un rôle de chef de file pour toutes les questions d'aviation civile liées à l'environnement.

## 2. L'OACI ET LES QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

2.1 L'OACI a fait la preuve de sa capacité à être le chef de file quant à la limitation ou à la réduction des incidences sur le climat mondial des émissions de GES provenant de l'aviation en établissant avec succès le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) dans l'esprit de l'Appendice K à la Résolution A36-22 de l'Assemblée de l'OACI, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement.* Le GIACC a été chargé d'élaborer et de recommander au Conseil un programme d'action dynamique sur l'aviation internationale et les changements climatiques et une stratégie commune pour limiter ou réduire les émissions de GES attribuables à l'aviation civile internationale. Le programme d'action formulé par le GIACC réaffirme le rôle de chef de file et la capacité de l'OACI.

2.2 L'OACI a mené des travaux concernant les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation au cours des dix dernières années, et sur d'autres formes d'émissions, depuis plusieurs décennies. Ces travaux comprennent l'examen et la mise au point d'un éventail de mesures technologiques et opérationnelles pour réduire les émissions de l'aviation. Par ailleurs, des analyses détaillées des mesures fondées sur le marché ont été entreprises en application de résolutions de sessions antérieures de l'Assemblée. On compte notamment l'analyse des options concernant des redevances liées aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, l'échange des droits d'émission et des mesures volontaires. Divers documents d'orientation ont été publiés sur différentes mesures fondées sur le marché.

2.3 Il ne fait aucun doute que le GIACC a de nouveau confirmé et ramené au premier plan le fait qu'en ce moment le secteur de l'aviation est confronté au défi de parvenir à un consensus mondial et d'avoir la volonté politique de dégager et d'adopter les mesures complémentaires qui devraient maintenant être mises en place pour réduire la croissance des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation civile internationale, tout en gardant à l'esprit le principe relatif aux responsabilités communes mais différenciées (RCMD).

### **3. LE RÉGIME D'ÉCHANGE DES DROITS D'ÉMISSION DE L'UNION EUROPÉENNE**

3.1 Le 20 décembre 2006, la Commission de l'Union européenne a proposé des dispositions législatives visant à incorporer l'aviation civile dans le régime d'échange des droits d'émission (ETS) de l'Union européenne (UE). Cette proposition rendrait obligatoire en 2013 la participation des transporteurs aériens hors UE qui assurent des vols au départ et en provenance de l'UE, quelle que soit leur nationalité. Comme mesure de suivi, la Commission environnement du Parlement européen a voté en mai 2008 des projets d'amendement ayant pour objet de renforcer les propositions en vigueur.

3.2 La Commission environnement est convenue que tous les vols à l'intérieur, en provenance ou à destination du territoire de l'UE seront inclus dans le régime d'échange dès 2011 plutôt qu'à partir de 2012 comme prévu.

3.3 L'Association internationale de charter aérien (IACA) s'est dite consternée par l'extrémisme dont a fait preuve la Commission environnement du Parlement européen en adoptant un ETS aussi radical. La combinaison de la perspective des enchères à 100 % à partir de 2013, d'un multiplicateur et d'un système d'échange fermé de facto constitue un ensemble dommageable pour les transporteurs aériens.

3.4 Ces projets d'amendement des dispositions législatives ont comme conséquence que l'UE impose l'ETS sur une base unilatérale et non consensuelle.

### **4. LES EFFORTS DES ÉTATS AFRICAINS POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS**

4.1 Les États africains comptent adopter une approche coordonnée relativement à la question de la limitation ou de la réduction des émissions des aéronefs. Toutefois, les différents États de la région ont entrepris plusieurs programmes pour réduire les émissions, notamment :

- a) un programme de renouvellement du parc aérien, rendu possible par la Convention du Cap, ce qui a modifié le ciel africain, maintenant sillonné d'aéronefs de nouvelle génération ;

- b) la modernisation du système de gestion du trafic aérien incluant la navigation fondée sur les performances ;
- c) l'utilisation de matériel de servitude au sol respectueux de l'environnement et la construction de nouvelles aérogares alimentées par des sources d'énergie renouvelable (solaire/éolienne) ;
- d) l'adoption du système de gestion de l'environnement de l'OACI par certains transporteurs aériens africains.

4.2 Les États africains ont aussi chargé le Secrétariat de la CAFAC d'élaborer les lignes directrices d'une approche uniforme et coordonnée pour atténuer les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'industrie du transport aérien en Afrique.

— FIN —