



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

RENFORCEMENT DU RÔLE DE CHEF DE FILE DE L'OACI EN MATIÈRE D'ÉCHANGE DE DROITS D'ÉMISSION

(Note présentée par Cuba et les 21² États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail reconnaît et salue le travail de l'OACI et de son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) en ce qui concerne l'analyse des questions liées à l'incidence de l'aviation sur l'environnement et la manière de l'atténuer, ainsi qu'en ce qui concerne la responsabilité des États dans ce domaine. Elle indique comment les mesures unilatérales prises dans ce domaine, lesquelles ont une incidence sur les pays du tiers-monde ou en développement, créent de nouvelles formes de dépendance et augmentent les inégalités économiques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre acte des renseignements contenus dans la présente note de travail ;
- à adopter les mesures nécessaires pour garantir que l'OACI coordonne au niveau mondial les activités de lutte contre les changements climatiques, en élaborant et en amendant les normes et pratiques recommandées ainsi que les orientations sur les moyens technologiques, l'organisation appropriée du transport aérien et l'application d'options fondées sur le marché ;
- à promouvoir la coopération entre les États de façon que les moyens qui sont adoptés concernant les émissions des moteurs d'aviation constituent un processus graduel et consensuel excluant les mesures unilatérales.

<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.

¹ Original : espagnol.

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

<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Annexe 16, <i>Protection de l'environnement</i> Doc 9885, <i>Orientation sur l'utilisation de l'échange de droits d'émission en aviation</i> Protocole de Kyoto
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Les changements climatiques constituent aujourd'hui l'un des principaux problèmes auxquels l'humanité est confrontée. La communauté internationale reconnaît l'urgence de réduire les émissions de gaz à effets de serre et la nécessité d'utiliser des énergies renouvelables pour diminuer la détérioration de la planète. Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de l'ONU, les émissions de l'aviation constituent 2 % du total des émissions mondiales de CO₂ provenant de carburants fossiles.

1.2 L'OACI a fait du thème de la protection de l'environnement l'une de ses priorités et des responsabilités qu'elle doit assumer, même si au cours des dernières années, nombre des contaminants produits par les moteurs d'aéronefs qui ont des incidences sur la qualité de l'air locale et régionale ont été considérablement réduits. Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a établi une précieuse documentation technique sur le bruit et les émissions des aéronefs, contribuant ainsi de manière décisive au rendement du carburant dans toutes les phases de vol.

1.3 Dans son processus de négociation, le Protocole de Kyoto a proposé trois mécanismes, désignés mécanismes de flexibilité, qui permettent aux pays de l'Annexe I (pays en développement) de réduire les émissions à bien moindre coût. Les trois mécanismes en question sont la mise en œuvre conjointe, l'autorisation d'échange de droits d'émission et le mécanisme pour un développement propre.

1.4 L'autorisation d'échange de droits d'émission est un mécanisme grâce auquel on établit un contrat d'achat et de vente de crédits de carbone, obtenus de diverses manières, entre pays relevant de l'Annexe I. La manière la plus évidente d'obtenir de tels crédits, et en même temps la plus souhaitable du point de vue de l'environnement, consiste pour un pays de l'Annexe I d'atteindre certains niveaux de réduction de ses émissions de GES qui aillent au-delà de ses engagements tels que quantifiés au titre du Protocole.

1.5 En ce sens, avec le Doc 9885, *Orientations sur l'utilisation de l'échange de droits d'émission en aviation*, l'OACI a fourni aux États un texte clair et compréhensible concernant la portée des échanges de droits d'émission en aviation civile mondiale. Elle a établi les grandes lignes et les bases de ce mécanisme de flexibilité dans l'environnement aéronautique, qui apporte assistance et informations pratiques et où se manifeste le fait que l'intérêt principal continue d'être l'échange de droits d'émission.

2. ANALYSE

2.1 Il a été reconnu que l'aviation intervient dans trois dimensions fondamentales pour ce qui est de l'incidence sur l'environnement : les émissions des moteurs, le bruit et le traitement des déchets, ce dernier domaine étant provoqué par l'exploitation des aéronefs avec pour objet ultime les installations aéroportuaires. Néanmoins, le reste du système aéronautique n'échappe pas à l'incidence directe sur l'environnement due à la consommation de combustibles fossiles, à l'implantation des installations

(utilisation des terrains et déforestation), en plus des émissions déjà décrites, à quoi viennent s'ajouter les constructions d'aéroports qui viennent appuyer le développement économique de la société.

2.2 Nous reconnaissons que les études et évaluations des spécialistes de l'OACI ont été utiles aux États, qu'elles ont contribué à orienter leurs politiques internes d'exploitation des aéronefs et des aéroports, le traitement et l'utilisation des combustibles fossiles et des matières halogénées, de même que l'atténuation du bruit des moteurs des aéronefs et d'autres équipements, l'application des normes concernant les émissions gazeuses et le traitement des déchets solides et liquides.

2.3 Les États ont l'obligation de protéger l'environnement en assurant sa conservation et l'utilisation rationnelle des ressources naturelles, de lutter systématiquement contre les causes qui provoquent la détérioration de l'environnement aux niveaux mondial et local, de travailler à prévenir les incidences négatives sur l'environnement, à les réduire et, lorsque c'est possible, à la éliminer.

2.4 Or, l'Union européenne a pris en matière d'échange de droits d'émission des mesures unilatérales qui ont une incidence sur les pays du tiers-monde ou en développement, sans que ceux-ci puissent éviter la création de nouvelles formes de dépendance qui viennent s'ajouter à celles déjà existantes, augmentant encore les inégalités économiques.

2.5 Pour que les États respectent et appliquent les nouvelles mesures en matière d'émissions des moteurs d'aviation, il faut consentir à d'importants investissements, coûteux pour les pays du tiers-monde et/ou en développement.

2.6 L'Article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions concernant les redevances aéroportuaires et autres prélèvements similaires, et parle du principe de non-discrimination. L'OACI a élaboré des critères pour orienter les États contractants en matière de redevances (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082), y compris des orientations concrètes concernant les redevances liées au bruit et les redevances en matière d'émissions pour préserver la qualité de l'air locale. Les fonds collectés doivent être utilisés pour atténuer les incidences des émissions des moteurs d'aéronefs sur l'environnement.

3. CONCLUSIONS

3.1 Cuba demande que les questions environnementales liées aux émissions des moteurs d'aviation évoluent selon un processus graduel et consensuel, dirigé par l'OACI, exempt d'unilatéralité, et où seront reconnues des priorités et favorisée la coopération entre tous les intervenants.

3.2 Cuba considère que dans le cadre des efforts consentis, on doit accroître l'appui international et les moyens destinés à l'application de stratégies durables pour le développement de sources nouvelles et renouvelables d'énergie, lesquelles, combinées à une utilisation plus efficace des sources habituelles, permettraient de réduire la dépendance par rapport aux combustibles fossiles et d'atténuer les incidences sur l'environnement.

3.3 Cuba appuie une participation plus grande des pays en développement à l'atténuation des changements climatiques et le fait que, quel qu'il soit, l'accord réalisé préserve les engagements pris dans le cadre du Protocole de Kyoto quant au principe des responsabilités communes mais différenciées, sans compromettre le développement économique et social des pays en développement et des pays du tiers-monde.

3.4 Pour Cuba, l'adaptation aux changements climatiques constitue un thème crucial à prendre en compte dans le futur régime climatique international, en gardant à l'esprit la grande vulnérabilité des pays en développement, en particulier des petits pays insulaires et des pays les moins avancés. Dans ce contexte, les pays développés doivent rendre disponibles les ressources financières nécessaires pour que le Fonds d'adaptation approuvé à la COP 13 (Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques) (COP13/MOP13) qui s'est tenue à Bali (Indonésie) du 3 au 14 décembre, puisse devenir opérationnel.

— FIN —