



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

#### REDEVANCES LIEES AUX EMISSIONS DES MOTEURS D'AVIATION

(Note présentée par les Etats africains<sup>2</sup>)

#### SOMMAIRE

La présente note est une synthèse des résultats des travaux de l'OACI concernant l'élaboration des éléments indicatifs à l'intention des Etats qui souhaitent utiliser les mécanismes d'établissement des redevances sur les émissions. Elle reflète également la position des Etats Africains sur cette question.

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

#### 1. INTRODUCTION

1.1 Aux termes de la Résolution A33-7, la 33<sup>e</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI a examiné les développements survenus depuis la 32<sup>e</sup> Session de l'Assemblée dans le domaine des émissions des moteurs d'aéronefs, y compris une meilleure compréhension de leur incidence et les moyens éventuels pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'aviation, dans son Appendice H (Incidence environnementale de l'aviation civile sur l'atmosphère) et son Appendice I (Mesures relatives aux marchés concernant les émissions de moteurs d'aéronefs).

1.2 La 33<sup>e</sup> Session de l'Assemblée a prié le Conseil de poursuivre l'examen de la question des redevances sur les émissions afin d'aboutir à une conclusion avant la prochaine Assemblée.

<sup>1</sup> Version française fournie par les États africains.

<sup>2</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Erythrée, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée Equatoriale, Jamahiriya Arabe Libyenne, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, Rwanda, Sao Tome et Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Togo, Tunisie, République Démocratique du Congo, République Unie de Tanzanie, Tchad, Zambie, Zimbabwe.

1.3 Lors de la 6e réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), une présentation a été faite sur les activités menées pour exécuter le mandat assigné par la 33<sup>e</sup> Session de l'Assemblée, à savoir « Entreprendre d'autres études et élaborer d'autres éléments indicatifs sur les redevances liées aux émissions ». Il s'agissait notamment de l'élaboration d'un cadre d'orientation à l'intention des Etats qui souhaiteraient appliquer des redevances sur les émissions de CO<sub>2</sub>, et de la description des questions en suspens et des points de désaccord relevés lors de l'élaboration de ce cadre.

1.4 Les questions en suspens identifiées lors de l'élaboration des éléments indicatifs et d'autres questions abordées par la 6<sup>ème</sup> réunion du CAEP peuvent être résumées comme suit:

- a) Le niveau de détails des éléments indicatifs (Ces éléments indicatifs sont-ils suffisamment détaillés pour pouvoir servir aux Etats lors de l'établissement des redevances sur les émissions du CO<sub>2</sub> ou bien, s'agit-il simplement d'une liste de questions à aborder ?);
- b) Les questions juridiques (la plupart des questions ont trait à la manière de procéder même si les politiques actuelles de l'OACI sur les redevances peuvent s'appliquer à une redevance spécifique sur les émissions);
- c) La portée géographique des redevances (on peut prélever des redevances sur des territoires souverains et les émissions surviennent tout aussi en haute mer; cette question pourrait être examinée dans le cadre d'un accord multilatéral ou global;
- d) La responsabilité des émissions (faut-il prélever des redevances uniquement sur le transport aérien ou d'autres parties responsables de ces émissions ?);
- e) L'incidence des redevances sur les émissions sur le développement du transport aérien dans les pays en voie de développement (les mesures prises devraient prendre en compte leur contribution relativement négligeable par rapport au niveau global des émissions dans l'aviation);
- f) L'effet des redevances actuelles sur les émissions pour la qualité de l'air local;
- g) L'instauration d'une redevance financièrement neutre (une analyse précédente effectuée par un Groupe de travail du CAEP a conclu que sur la base des informations disponibles, le groupe n'a pas pu, pour l'instant, établir un quelconque paramètre qui assure une corrélation suffisante avec la performance aéronef/moteur sur lequel pourrait se fonder une telle redevance);
- h) Demande de fonds (une liste de requêtes éventuelles de fonds a été incluse dans le cadre des éléments indicatifs); et
- i) Eléments indicatifs sur la façon de procéder à des analyses coûts/avantages.

1.5 Les résultats de la réunion CAEP/6 relatifs aux questions ci-dessus, montrent que les éléments indicatifs sur les mécanismes d'établissement des redevances sur les émissions, nécessitent un examen plus approfondi à divers niveaux afin de mieux appréhender toutes ces questions et pour leur approbation subséquente par les 188 Etats membres de l'OACI.

## 2. ANALYSE

2.1 Le Conseil de l'OACI reconnaît qu'il sera probablement difficile de résoudre ces questions complexes susvisées. Toutefois, le Conseil a aussi noté que certaines nouvelles approches possibles peuvent être étudiées pour réduire l'impact des émissions sur l'environnement.

2.2 Les études détaillées qui ont été menées par CAEP/6 afin de fournir des orientations supplémentaires aux Etats ont mis en évidence un grand nombre de questions au sujet desquelles des points de désaccord persistent.

2.3 En effet, les études menées jusqu'ici concernant les coûts et les avantages des redevances sur les émissions de CO<sub>2</sub> laissent place à des interprétations différentes et suscitent des doutes pour ce qui est des coûts et des avantages puisque les critères et paramètres adoptés ne sont pas représentatifs de la situation réelle du transport aérien notamment dans les pays en développement.

2.4 Par ailleurs, il n'existe pas de moyens acceptés pour pouvoir évaluer avec précision les coûts des dégâts dus aux changements climatiques associés aux émissions de moteurs d'aéronefs. La nature même des émissions a une portée mondiale et n'a pas uniquement une incidence locale ou régionale. Les prélèvements liés aux émissions ne peuvent pas être valablement identifiés et imputés directement aux aéronefs et à l'industrie du transport aérien.

2.5 Le débat sur les questions mentionnées a montré que les normes fixées dans l'Annexe 16 Volume II sur les émissions relatives aux particules CO, NO<sub>x</sub>, HC, etc ont pour objectif de contribuer à réduire l'impact des émissions des moteurs d'aéronefs sur l'environnement, mais ne doivent pas être considérés comme une base pour un mécanisme et des éléments d'orientation pour des prélèvements liés aux émissions.

2.6 L'application des redevances sur les émissions influera négativement sur tous les Etats dont le transport aérien est un moyen de développement socio-économique. En termes clairs, les pays en développement et leurs compagnies aériennes se trouveront dans une situation désavantageuse du point de vue de l'exploitation vu la taille réduite de leurs marchés, ce qui créerait une autre barrière économique par l'augmentation des frais d'exploitation.

## 3. CONCLUSION

3.1 La réunion CAEP/6 n'a pas pu parvenir à un consensus quant au cadre des éléments indicatifs et même s'il reste à approfondir les points soulevés lors du débat, on peut se demander si le CAEP peut réellement faire de nouvelles propositions pour résoudre ces problèmes en raison des points de vue divergents sur les aspects essentiels.

3.2 Outre les débats sur les éléments indicatifs proposés sur les émissions, il y a des préoccupations quant au contexte dans lequel les redevances pourraient s'appliquer dans les trois principaux domaines ci-après :

- a) La nécessité de protéger les intérêts économiques des pays intéressés;
- b) La situation actuelle de l'industrie du transport aérien;

- c) La nécessité de s'assurer que les mesures prises seront conformes aux engagements pris dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques.

4. **SUITE A DONNER PAR L'ASSEMBLEE**

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations ci-dessus;
- b) amender, en se fondant sur le projet de révision du texte en Annexe dans la note de l'OACI A35-WP/76, le texte actuel de l'Appendice I (*Mesures fondées sur le marché, relatives aux émissions des moteurs d'aviation*) de la Résolution A33-7 de l'Assemblée — *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*, pour refléter la décision prise au sujet des travaux sur les redevances liées aux émissions.

— FIN —