



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

L'AVIATION ET LES ÉMISSIONS : POUR RELEVER LE DÉFI DE LA CROISSANCE DU SECTEUR

(Note présentée par l'Argentine, le Brésil, le Canada, la Colombie, les Émirats arabes unis, l'Équateur, les États-Unis, le Japon, le Mexique, le Pakistan, le Panama, Sainte-Lucie et Singapour)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Pour relever concrètement les défis environnementaux qu'entraîne la croissance de l'aviation, l'OACI doit impérativement conserver son rôle de chef de file qui consiste à établir une approche à long terme à la fois bien structurée et acceptable à l'échelle mondiale, pour permettre à la croissance de se poursuivre tout en gérant convenablement les incidences environnementales qui y sont associées. Cette approche devrait promouvoir notamment des solutions économiques fondées sur un consensus international, que les États contractants mettront en œuvre pour atteindre les objectifs environnementaux de l'OACI. L'Organisation devrait entériner des orientations sur l'échange de droits d'émission qui s'appuient sur le principe de l'accord mutuel entre les parties, et exhorter les États à s'abstenir de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre. L'OACI devrait également reconnaître qu'il faut tenir compte des conséquences que les mesures environnementales peuvent avoir sur la situation économique du monde en développement, dans le plein respect des principes convenus faisant partie des dispositions pertinentes du droit aérien international.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à affirmer le rôle unique de l'aviation, qui crée des liens entre les économies et les citoyens du monde ;
- b) à reconnaître les résultats de grande portée que l'OACI a obtenus jusqu'à maintenant face au problème des émissions de l'aviation ;
- c) à confirmer l'importance de l'engagement pris antérieurement par l'OACI de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat mondial ;

- d) à affirmer le rôle de chef de file de l'OACI dans la lutte contre le problème des émissions de l'aviation à l'échelle mondiale, en obtenant l'appui et la collaboration des États contractants pour la mise en place d'un cadre systématique et global permettant de gérer l'incidence des émissions de l'aviation, cadre qui prévoirait notamment une meilleure compréhension des aspects scientifiques, la modernisation des systèmes et des procédures de gestion de la circulation aérienne, l'élaboration de techniques pour construire des aéronefs et des moteurs d'aviation plus efficaces et qui produisent moins d'émissions, l'utilisation éventuelle de carburants de rechange et des mécanismes rentables fondés sur le marché et obtenus par accord mutuel ;
- e) à entériner des orientations sur l'échange de droits d'émissions qui s'appuient sur le principe de l'accord mutuel, et à réitérer que la seule façon acceptable de gérer les émissions de l'aviation internationale consiste à conclure des ententes mutuelles, dans le plein respect des principes convenus enchâssés dans les dispositions pertinentes du droit aérien international, en exhortant encore une fois « les États de s'abstenir d'adopter des mesures environnementales unilatérales... » ;
- f) à reconnaître les circonstances nationales particulières de chaque État et son droit de décider de la meilleure façon de gérer les émissions de gaz à effet de serre de ses transporteurs aériens, ainsi que le leadership essentiel que l'OACI doit exercer pour parvenir à une harmonisation efficace dans la gestion des émissions de gaz à effet de serre ;
- g) à exhorter les États à continuer d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre, comme il a été convenu lors de la dernière Assemblée ;
- h) à reconnaître qu'il faut tenir compte des conséquences de ces mesures environnementales sur la situation économique des pays du monde en développement.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 La 35^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté à l'unanimité, en octobre 2004, la Résolution A35-5 qui porte à la fois sur les bruits des aéronefs et sur les émissions de l'aviation. L'Assemblée a adopté l'objectif environnemental qui consiste à limiter ou à réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat mondial, l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et l'impact du bruit des aéronefs sur les collectivités.

1.2 Il est primordial que l'OACI continue d'exercer son leadership et de consentir d'importants efforts pour atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement, en préconisant notamment des solutions avantageuses du point de vue coûts-efficacité et fondées sur un consensus international dont les États contractants peuvent se servir pour atteindre les objectifs environnementaux mondiaux et assurer ainsi la croissance durable de l'aviation, avec tous les bienfaits qu'elle apporte au monde.

1.3 L'OACI devrait s'assurer du soutien international et de la collaboration de tous ses membres pour la mise en place d'un cadre systématique et global qui permette de gérer les incidences de

l'aviation en combinant les aspects scientifiques et techniques et les mesures d'exploitation, avec en complément les mécanismes fondés sur le marché que les États et/ou les régions estiment utiles pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation.

2. LE LEADERSHIP DE L'OACI

2.1 L'aviation joue un rôle vital dans le progrès économique de la planète. Chaque année, elle permet le déplacement de milliards de personnes et de l'acheminement de 40 % des exportations mondiales (en valeur) ; le secteur a créé de nouvelles opportunités et des débouchés pour des pays partout dans le monde.

2.2 L'aviation a démontré sa capacité à améliorer sa performance environnementale, malgré la forte croissance qu'elle a connu au cours des dernières décennies. À titre d'exemple, le bruit des aéronefs a été réduit de 75 % depuis 40 ans, tandis que sa consommation de carburant s'est améliorée de 70 %.

2.3 S'appuyant sur ces résultats positifs et reconnaissant que les questions environnementales jouent un rôle de plus en plus central dans la forme que prendra la croissance de l'aviation, la 35^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté à l'unanimité, en octobre 2004, la Résolution A35-5 qui prévoit l'objectif environnemental de limiter ou de réduire l'incidence du bruit des aéronefs, des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation.

2.4 L'Assemblée a aussi pris acte du fait que les États contractants avaient déjà pris une série de mesures qu'ils estimaient appropriées pour réduire les émissions de leurs compagnies aériennes nationales. Convaincue qu'il serait plus facile de lancer des initiatives complémentaires à l'échelle régionale et mondiale en s'appuyant sur la collaboration et l'entente mutuelle, l'Assemblée a prié instamment « les États d'éviter de prendre des mesures unilatérales en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné de l'aviation civile internationale ».

2.5 L'OACI demeure l'organe compétent des Nations Unies au sein duquel les États contractants peuvent établir des objectifs environnementaux et un cadre mondial pour l'aviation, et où ils peuvent travailler de concert pour traduire ces éléments en mesures concrètes. Il est primordial que l'OACI continue d'exercer son leadership et de consentir d'important efforts pour résoudre la question de l'impact de l'aviation sur l'environnement, en préconisant notamment des solutions économiques fondées sur un consensus international dont les États contractants pourront se servir pour atteindre les objectifs environnementaux mondiaux et assurer ainsi la croissance durable de l'aviation, avec tous les bienfaits qu'elle apporte au monde.

2.6 Pour relever adéquatement le défi posé par l'augmentation des émissions de l'aviation, l'OACI devrait chercher la collaboration des États contractants afin de bâtir une approche globale pour gérer les incidences des émissions de l'aviation, qui s'appuierait sur un ensemble de mesures comme l'efficacité, les technologies, l'exploitation, les carburants de rechange et les politiques, en tenant compte des interdépendances entre réduction du bruit et réduction des émissions. Cette approche devrait :

- a) inviter instamment les États contractants à faciliter la recherche sur des questions scientifiques critiques pour améliorer la compréhension de l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation et élaborer un système adéquat permettant de les mesurer. De cette façon, on pourra faire en sorte que les différentes mesures et

approches ciblent des réductions dans les domaines où les incidences sont les plus marquées, de la façon la plus économique possible ;

- b) permettre de modifier les travaux sur le Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI pour mettre davantage l'accent sur la réduction de la consommation de carburant et des émissions des aéronefs, en demandant aux États et aux regroupements régionaux d'accélérer l'introduction d'améliorations de l'efficacité de la circulation aérienne et la réduction de la congestion aux aéroports. Ce serait la façon la plus immédiate et la plus concrète de réduire les émissions tant locales que mondiales de l'aviation ;
- c) encourager les États à promouvoir la recherche et le développement nécessaires pour proposer résolument, en temps opportun, des moteurs d'aviation plus efficaces au plan énergétique, des aéronefs mieux conçus et des systèmes CNS/ATM plus avancés pour le transport aérien. Ce sont de telles percées techniques qui, par le passé, ont permis d'améliorer dans une large mesure la performance environnementale de l'aviation ;
- d) inviter les États à envisager le développement de carburants de rechange susceptibles d'aider l'aviation à réduire les émissions qui affectent la qualité de l'air locale et les émissions de gaz à effet de serre ;
- e) soutenir l'utilisation de mécanismes rentables fondés sur le marché, comme l'échange de droits d'émission, dans le cadre de la structure mondiale de l'OACI et sur la base d'ententes mutuelles entre les États, lorsque ces mesures sont appliquées aux transporteurs d'un autre État.

2.7 Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a terminé d'élaborer des orientations pour l'échange de droits d'émission en février 2007. L'OACI a ensuite approuvé un projet de ce document en mars, avec une mention dans l'avant-propos précisant que la majorité des membres du Conseil sont en faveur de la mise en place de régimes d'échange de droits d'émissions à l'égard des compagnies aériennes des autres États, mais seulement si ces régimes sont fondés sur une entente mutuelle. Dans son rôle de chef de file du secteur, l'OACI devrait élargir ses travaux sur les mesures fondées sur le marché pour y inclure les questions visant le rapprochement des divers régimes ouverts d'échanges de droits d'émissions des États et/ou régions.

2.8 S'agissant des redevances de droits d'émissions de gaz à effet de serre, l'importante controverse au plan juridique n'est toujours pas réglée. De plus, étant donné que le CAEP a démontré que la rentabilité de ces redevances est de loin inférieure à celle des régimes d'échange de droits d'émission, l'OACI devrait maintenir le moratoire sur le recours aux redevances sur les émissions de gaz à effet de serre.

2.9 Il importe de prendre conscience du fait que les mesures visant à atténuer l'incidence des émissions de l'aviation peuvent entraîner des coûts considérables et entraver le développement économique. Considérant la situation économique particulière des pays en développement, ces mesures pourraient leur être un lourd fardeau. Il est important de prendre en compte les conséquences que l'adoption de ces mesures environnementales peut avoir pour le monde en développement, ce que permet facilement une démarche fondée sur l'accord mutuel.

2.10 Dans l'exercice de son leadership en matière d'environnement et d'aviation, l'OACI devrait continuer à déployer ses efforts pour réaliser la vision d'un développement sûr et durable de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres. Les États contractants doivent respecter le droit des autres États de décider de la meilleure façon de gérer les émissions de leurs transporteurs aériens. La gamme d'objectifs et de mesures sera très variée étant donné la diversité d'expériences et l'existence de différentes structures des secteurs de l'aviation dans le monde. Dans les efforts pour résoudre le problème des émissions de l'aviation, la réussite pour l'OACI et les États contractants passera en dernière analyse par la définition d'un terrain commun d'action par la consultation et la collaboration.

— FIN —