



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

POINT DE VUE DE LA RÉPUBLIQUE ARABE D'ÉGYPTES EN TANT QUE PAYS EN DÉVELOPPEMENT SUR LES ÉCHANGES DE DROITS D'ÉMISSIONS POUR L'AVIATION CIVILE

(Note présentée par l'Égypte)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose le point de vue de la République arabe d'Égypte en tant que pays en développement sur les échanges de droits d'émissions pour l'aviation civile ainsi que ses recommandations à cet égard.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des renseignements présentés dans les paragraphes 1 à 4 ci-après ;
- b) à prendre en considération les recommandations présentées au paragraphe 5.

<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>	Sans objet.
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 La communauté de l'aviation civile d'Égypte se soucie de la protection de l'environnement aux niveaux local, régional et international. En conséquence, la République arabe d'Égypte s'efforce de respecter les normes de l'OACI de façon à maintenir un système cohérent de transport aérien à l'échelle internationale.

1.2 Des efforts importants ont été faits pour réduire les émissions au moyen d'une série d'options, incluant l'amélioration des aéronefs, des moteurs et de la technologie en matière de carburant, des méthodes d'exploitation et des mesures organisationnelles et économiques. Les efforts visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) se sont concentrés dernièrement sur les options fondées sur le marché.

1.3 L'échange de droits d'émissions est l'une des options fondées sur le marché.

1.4 Les options fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions sont censées être des outils stratégiques conçus pour réaliser des objectifs environnementaux à moindre coût et de façon plus souple que ce n'est le cas avec les mesures réglementaires habituelles.

1.5 Les activités des pays en développement dans le domaine de l'aviation civile internationale sont limitées tant du point de vue du trafic que des flottes opérationnelles. Le nombre d'aéronefs de la flotte de l'une des puissances principales pourrait équivaloir en nombre total des aéronefs des flottes des pays en développement.

2. HISTORIQUE

2.1 En 2001, la 33^e session de l'Assemblée a entériné l'idée de mettre au point un système ouvert d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale. Elle a demandé que le Conseil élabore en priorité les lignes directrices d'un système ouvert d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale, en se concentrant sur la création d'une base structurelle et juridique pour la participation de l'aviation dans un système ouvert d'échange, incluant des éléments clés tels que les comptes rendus, le contrôle et la conformité, tout en préservant dans la mesure du possible une marge de manœuvre, conformément au processus de la CCNUCC [Résolution A33-7 de l'Assemblée, Appendice I, paragraphe 2 c)].

2.2 Par la suite, la 35^e session de l'Assemblée (2004) a accepté la poursuite de la mise au point d'un système ouvert d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale et a recommandé que la suite des travaux du Conseil se focalise sur deux approches. Selon l'une d'elles, l'OACI appuierait la mise en place d'un système volontaire d'échange que les États contractants et les organisations internationales intéressés pourraient proposer. Selon l'autre approche, l'OACI fournirait aux États contractants des orientations qu'ils pourraient, selon le cas, utiliser pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans leurs régimes d'échange de droits d'émissions, conformément au processus de la CCNUCC.

2.3 Quelle que soit l'approche, le Conseil a été chargé de veiller à ce que les lignes directrices pour un système ouvert d'échange de droits d'émissions traitent de la base structurelle et juridique en vue de la participation de l'aviation dans un système ouvert d'échanges de droits d'émissions, comprenant des éléments clés tels que les comptes rendus, le contrôle et la conformité.

2.4 Le Groupe directeur du CAEP a institué à Bonn (novembre 2004) le Groupe de travail sur l'échange de droits d'émissions. Le mandat du Groupe de travail a été présenté au Groupe directeur du CAEP à Montréal (octobre 2005), et a été adopté par ce dernier. Ce mandat stipule que le Groupe de travail élaborera un rapport décrivant la manière dont fonctionnent les régimes volontaires d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre afin de faciliter le développement d'initiatives liées à l'aviation civile.

3. ANALYSE

3.1 Les lignes directrices identifient un certain nombre de questions liées à l'échange de droits d'émissions. Elles sont fondées sur l'expérience d'un groupe important d'experts en aviation, en changements climatiques et en échange de droits d'émissions provenant du monde entier.

3.2 La portée des lignes directrices inclut spécifiquement les opérations internationales d'aéronefs civils mais pas les aéronefs d'État utilisés par l'armée, les services douaniers ou la police.

3.3 Les lignes directrices se concentrent sur les aspects de l'échange de droits d'émissions qui nécessitent une étude des questions aéronautiques en particulier, définissent des options et des solutions potentielles, lorsque c'est possible, et traitent des options spécifiques à l'aviation pour les divers aspects des régimes d'échange, tels que les organes responsables, les sources et les types d'émissions (gaz) à prendre en compte, les unités d'échange, les années de base et les échéances, les allocations, la supervision, les comptes rendus et la portée géographique.

3.4 Étant donné que la plupart des régimes d'échange de droits d'émissions définissent les sources d'émissions en rapport avec des installations fixes au sol, les lignes directrices traitent des méthodes d'identification des sources d'émissions dans le domaine de l'aviation civile.

3.5 Il est évident d'après ce qui précède qu'il est souhaitable que les États contractants de l'OACI utilisent ces lignes directrices comme élément de soutien qui devrait être adapté et utilisé selon les conditions particulières, en tenant compte de la nécessité de développer ces lignes directrices et de suivre l'évolution constante du monde des échanges de droits d'émissions et de l'aviation.

4. **LES INCIDENCES SUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT DES DÉCISIONS UNILATÉRALES PRISES PAR UN ÉTAT OU UN GROUPE D'ÉTATS POUR INTRODUIRE UN CERTAIN RÉGIME D'ÉCHANGE DE DROITS D'ÉMISSIONS POUR L'AVIATION CIVILE :**

4.1 Il y aura un effet néfaste sur la compétitivité des compagnies aériennes des pays en développement en général et des pays en développement voisins de cet État ou de ce groupe d'États en particulier, étant donné qu'il s'agit de compagnies de petite ou de moyenne taille, et il ne sera pas économiquement réalisable, dans un système de quotas, d'assurer des vols court-courriers.

4.2 Le fait de limiter la liberté d'accès des flottes des compagnies aériennes étrangères, y compris celles des pays en développement, sur le marché de cet État ou de ce groupe d'États revient à fermer leur marché aux compagnies aériennes des autres États du monde, ce qui entraîne une limitation du développement des activités de transport aérien international.

4.3 L'avantage de la proximité géographique de certains pays en développement par rapport à cet État ou groupe d'États sera annulé, c'est-à-dire qu'il en coûtera aux compagnies aériennes des pays en développement proches de cet État ou de ce groupe d'États une grande part de leurs quotas ou qu'elles pourraient perdre leurs quotas et avoir à acheter de nouveaux quotas ou à accepter diverses sortes de sanctions qu'il est proposé d'imposer aux compagnies aériennes qui excèdent leurs quotas, telles que la suspension de leurs permis d'exploitation ou l'imposition de pénalités financières. Or ces sanctions auront un effet néfaste sur l'économie opérationnelle des compagnies aériennes des pays en développement proches de cet État ou de ce groupe d'États, à un moment où ces compagnies aériennes connaissent de nombreux problèmes économiques par suite de la forte augmentation des prix du carburant.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 Le transport aérien est une nécessité vitale, du point de vue général comme économique, dans de nombreux pays en développement dans lesquels les moyens de transport terrestres sont inefficaces. Toutes décisions strictes concernant l'environnement qui seraient prises par un État ou un groupe d'États pourraient limiter le développement de ces moyens de transport et par conséquent menacer les intérêts économiques et les activités commerciales des pays en développement ou pauvres, aux niveaux national et international. C'est pourquoi la République arabe d'Égypte :

- a) confirme qu'aucune décision concernant les échanges de droits d'émissions pour l'aviation ne devrait être prise unilatéralement par un État ou un groupe d'États, qui pourrait avoir une incidence économique néfaste sur d'autres États contractants et sur les pays en développement et les pays pauvres en particulier ;
- b) soutient l'idée d'accorder la priorité à une approche équilibrée tenant compte des intérêts tant des pays en développement que des pays développés, pour surmonter les problèmes des émissions, approche comparable à celle qui est adoptée en ce qui concerne le bruit des aéronefs ;
- c) insiste sur la nécessité de confirmer que les lignes directrices élaborées par l'OACI dans le domaine des échanges de droits d'émissions pour l'aviation civile sont conformes au processus de la CCNUCC.

5.2 La protection de l'environnement est une préoccupation pour l'Égypte et pour la communauté internationale. C'est pourquoi la République arabe d'Égypte estime approprié que l'OACI soit la seule entité à élaborer les lignes directrices nécessaires pour un système international cohérent et efficace d'échange de droits d'émissions pour l'aviation civile, et que les décisions de l'OACI à cet égard soient respectées intégralement par les États contractants de l'Organisation.