



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

EXAMEN DE LA QUESTION DES ÉMISSIONS DE L'AVIATION FONDÉE SUR LE PRINCIPE DES « RESPONSABILITÉS COMMUNES MAIS DIFFÉRENCIÉES »

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Parallèlement à la croissance du transport aérien mondial, la question des émissions de l'aviation et de leurs incidences sur le changement climatique préoccupe de plus en plus la communauté internationale. Les parties prenantes de l'aviation recourent à la technologie, aux procédures opérationnelles et à l'amélioration de leur infrastructure pour faire face au problème des émissions d'aviation, alors que les mesures fondées sur le marché et gouvernementales présenteront le défi le plus central à l'avenir. Les États devraient envisager d'adopter des mesures économiques pour faire face aux problèmes des émissions d'aviation dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'OACI devrait jouer un rôle moteur dans la recherche et l'évaluation de ces mesures économiques et attaquer le problème des émissions d'aviation sur la base du principe des « responsabilités communes mais différenciées » ainsi que sur les principes du consensus, de la participation active et de la coopération très poussée, s'opposer à toute action unilatérale et à toutes mesures de réduction des émissions non différenciées et coercitives, s'opposer à l'échange non différencié des droits d'émissions mondiaux et demander instamment que l'aviation civile soit incluse dès que possible dans le mécanisme pour un développement propre (MDP).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à réaffirmer les dispositions, objectifs et principes de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto, à reconnaître l'existence de responsabilités communes mais différenciées des États développés et des États en développement, pour faire face aux problèmes du changement climatique, à souligner le fait que toute décision de l'OACI pour s'attaquer au problème des émissions de l'aviation civile doit être conforme à la CCNUCC et à son Protocole de Kyoto, et à demander à toutes les parties de s'abstenir de prendre de quelconques mesures unilatérales ;
- b) à maintenir le moratoire sur les redevances frappant la production de gaz à effet de serre ;
- c) à encourager les Parties figurant à l'Annexe I de la CCNUCC à parvenir à un accord sur les lignes directrices concernant l'échange des droits d'émissions dans le cadre de l'OACI. Ces lignes directrices ne doivent pas obliger les Parties non visées à l'Annexe I à participer à pareil échange de droits d'émissions ;
- d) à encourager l'OACI à consulter la CCNUCC pour étudier la possibilité de mettre en œuvre des projets MDP dans le secteur de l'aviation civile ;

e) à inviter instamment l'OACI à poursuivre les activités de recherche et d'évaluation de l'incidence des mesures prises pour faire face au problème des émissions de l'aviation civile sur l'industrie mondiale du transport aérien, surtout celle des pays en développement ; f) à lancer un appel aux États développés pour qu'ils fournissent aux pays en développement une assistance supplémentaire financière, technologique et de formation pour renforcer leur capacité de faire face au problème des émissions de l'aviation civile.	
<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 Les émissions de CO₂, produites par les combustibles fossiles utilisés dans l'aviation, représentent seulement 2 % des émissions de CO₂ du monde entier et elles sont relativement modestes. Elles sont cependant de plus en plus préoccupantes, en raison des caractéristiques particulières de l'aviation qui transporte des voyageurs et des biens sur de longues distances.

1.2 Le transport aérien se généralise de plus en plus, et il est admis qu'il s'agit d'un secteur respectueux de l'environnement du fait de sa sécurité, de son efficacité et de sa commodité qui répondent aux besoins des voyageurs et du transport des marchandises. En plus de fournir un service aux voyageurs eux-mêmes, le transport aérien sert les intérêts du grand public.

1.3 Ainsi qu'il est prescrit à l'article 2.2 du Protocole de Kyoto, les parties visées à l'Annexe I de la CCNUCC doivent s'efforcer de limiter ou de réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation en passant par l'intermédiaire de l'OACI.

1.4 La recherche de mesures visant à atténuer les émissions de gaz à effet de serre produites par l'aviation appelle une coopération très poussée. Les pays développés et en développement pourraient procéder à des consultations très détaillées dans le cadre de l'OACI. Il y a lieu de signaler que la communauté internationale doit trouver réponse à certaines questions, concernant par exemple la manière d'équilibrer comme il convient la croissance de l'aviation civile et la protection de l'environnement et de faire face aux problèmes des émissions par l'aviation de gaz à effet de serre, tout en respectant les dispositions de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto.

2. MESURES PROPOSÉES POUR FAIRE FACE AU PROBLÈME DES ÉMISSIONS DE L'AVIATION

2.1 L'aviation a réalisé certaines améliorations dans le domaine de ses émissions, par exemple en procédant à des travaux de recherche et de développement de nouvelles techniques et en les appliquant (par exemple pour trouver des carburants de remplacement), en améliorant l'efficacité de l'exploitation aérienne et en tirant meilleur parti de ses infrastructures.

2.2 Les mesures économiques prises dans ce domaine sont essentiellement de trois ordres : mesures volontaires, gouvernementales et axées sur le marché.

2.3 Les mesures gouvernementales prennent la forme de taxes sur la carbone, de redevances, d'amendes, de dépôts, de subventions et de contrôle public ; les mesures axées sur le marché découlent quant à elles de trois mécanismes souples du Protocole de Kyoto, qui prennent normalement la forme de l'échange des droits d'émissions et du mécanisme pour un développement propre (MDP). Du fait des principes consacrés dans la CCNUCC et dans le Protocole de Kyoto et de la diversité des systèmes économiques du monde, les États recourent à des contre-mesures et font des choix différents parmi les mesures gouvernementales ou axées sur le marché pour faire face à leurs problèmes d'émissions de l'aviation.

2.4 L'OACI s'efforce de limiter ou de réduire les émissions par des mesures techniques, opérationnelles, axées sur le marché et autres, c'est-à-dire des mesures volontaires, des mesures gouvernementales (imposition de redevances liées aux émissions) et de mesures axées sur le marché (échange de droits d'émissions et MDP). Au chapitre des mesures axées sur le marché, l'OACI a préconisé sept possibilités et suggestions, qui mettent particulièrement l'accent sur l'échange de droits d'émissions.

2.5 Les mesures axées sur le marché visent à inciter les exploitants d'aéronefs à avoir à l'esprit les bienfaits futurs et l'évolution des coûts occasionnés par la réduction des émissions. Ces coûts devraient être à la charge des exploitants d'aéronefs eux-mêmes. Pareille mesure axée sur le marché rend l'exploitant d'aéronef responsable de l'internalisation des coûts extérieurs des émissions, situation dans laquelle il doit prendre lui-même toutes les mesures nécessaires pour faire face au problème des émissions de l'aviation.

2.6 Le mécanisme pour un développement propre (MDP) est une mesure axée sur le marché. Un pays développé pourrait mettre en œuvre un projet MDP dans des pays en développement et en tirer des unités de réduction certifiée des émissions (URCE) ; ce faisant, il atteindrait une partie de ses objectifs de réduction des émissions à un coût relativement modeste en « réduisant les émissions à l'étranger », et il aiderait les pays en développement à atténuer la pression qui s'exerce sur eux pour qu'ils contribuent à la réduction globale des émissions qui est recherchée. D'autre part, la mise en œuvre d'un projet MDP dans ces pays en développement est compatible avec les objectifs de leur développement économique et social qui consistent à faciliter le progrès technologique, à protéger l'environnement régional et mondial et à appliquer leurs stratégies d'un développement durable. C'est pourquoi le MDP est un mécanisme dont tant les pays développés que les pays en développement tirent des avantages.

2.7 Selon la CCNUCC et son Protocole de Kyoto, seuls les pays visés à l'Annexe I de la CCNUCC sont autorisés à échanger des droits d'émissions. De plus, un tel mécanisme de limitation des échanges est inéquitable pour les industries du transport aérien des pays en développement qui sont encore en période de croissance. De telles mesures coercitives sur l'échange de droits d'émissions ne devraient donc pas être imposées aux Parties non visées à l'Annexe I.

3. SUGGESTIONS POUR TENTER DE PORTER REMÈDE À LA QUESTION DES ÉMISSIONS D'AVIATION

3.1 La légitimité, l'efficacité environnementale, l'efficacité des coûts et la faisabilité devraient être prises en considération lors de l'évaluation des mesures mentionnées ci-dessus. Il

conviendrait de tenir compte du fait que les différents pays, en particulier les pays en développement, s'engageront dans des voies différentes pour s'efforcer de porter remède aux problèmes des émissions.

3.2 La recherche de remèdes aux émissions de l'aviation est un problème de développement et non simplement un problème environnemental. Les industries du transport aérien des pays développés ont mis longtemps à mûrir. Ces pays devraient être à l'avant-garde des activités concernant le changement climatique et ses incidences délétères, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'appui aux pays en développement pour renforcer leur capacité de faire face aux changements climatiques. Pour les pays en développement dont les industries de l'aviation civile viennent tout juste de prendre naissance, l'expansion économique et l'amélioration du niveau de vie susciteront sans aucun doute une croissance de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre produites par les entreprises de transport aérien. Ces émissions sont les « émissions de survie » prescrites dans la CCNUCC « du fait que le développement économique et social et l'éradication de la pauvreté sont les priorités premières et essentielles des pays en développement parties ».

3.3 Pour entreprendre de faire face au problème des émissions de l'aviation, nous devrions renforcer la coopération entre pays développés et pays en développement, rechercher le développement durable compatible avec le droit international en vigueur et avec la situation de chaque État, et éviter de freiner le développement durable du transport aérien.

3.4 **Principes**

Il faudrait que l'action soit menée :

- a) conformément au principe des « responsabilités communes mais différenciées » énoncé dans la CCNUCC ;
- b) dans le respect du principe du consensus au sein de l'OACI ;
- c) conformément au principe de la participation active et d'une large coopération.

3.5 **Suggestions**

3.5.1 La CCNUCC et son Protocole de Kyoto ont jeté les fondations sur lesquelles doivent reposer les mesures visant à faire face aux problèmes des émissions de l'aviation. L'OACI devrait jouer un rôle moteur à cet égard, et s'opposer à toute action unilatérale et à toute autre mesure coercitive non différenciée de réduction des émissions.

3.5.2 Selon le Protocole de Kyoto, seuls les pays développés peuvent échanger des droits d'émissions. Il convient de s'opposer à toute mesure d'échange de droits d'émissions qui ne serait pas différenciée et qui ne recueillerait pas le consentement des États.

3.5.3 Le moratoire suspendant les redevances sur les émissions de gaz à effet de serre prescrit dans la résolution de la 35^e session de l'Assemblée devrait être maintenu.

3.5.4 L'OACI devrait consulter la CCNUCC pour étudier la possibilité de mettre en œuvre dès que possible des projets MDP liés à l'aviation dans les pays en développement ; entre-temps, tant les pays développés que les pays en développement devraient procéder à des travaux préliminaires de recherche sur les MDP dans le secteur de l'aviation.

3.5.5 Compte tenu du développement économique et des conditions de vie de la population des pays en développement, les pays développés devraient leur fournir une assistance dans le domaine des finances, de la technologie et de la formation pour améliorer leur capacité de faire face au problème des émissions de l'aviation.

— FIN —