



A36-WP/339
EX/110
24/9/07

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 17 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 17 : Protection de l'environnement

17.1 À ses quatrième, cinquième et ___ séances, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement en se fondant sur un rapport d'avancement présenté par le Conseil concernant les travaux de l'Organisation en matière de bruit des aéronefs et d'émissions des moteurs d'aviation (WP/34), ainsi que sur deux autres rapports du Conseil, l'un mettant à jour les Appendices B à G de la Résolution A35-5, *Examen récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement* (WP/35), et l'autre concernant la politique de l'OACI en matière d'émissions de l'aviation, actualisant les Appendices A, H et I de la Résolution A35-5 (WP/39). Le Comité est de plus saisi de 17 notes présentées par des États et des observateurs : WP/70, 75, 85, 88, 116, 130, 131, 132, 137, 166, 172, 182, 235, 236, 240, 251, 285...

17.2 Le Comité note que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil et ses divers groupes d'experts continuent d'entreprendre la plupart des travaux de l'Organisation en matière d'environnement et que le CAEP s'est réuni en février 2007 (CAEP/7). En mars, le Conseil a examiné et approuvé, avec observations, les recommandations de CAEP/7. Les points saillants des progrès réalisés en matière de bruit des aéronefs et d'émissions des moteurs d'aviation sont décrits dans les paragraphes ci-après, lesquels sont suivis des interventions des États et des autres organisations.

17.3 BRUIT DES AÉRONEFS

17.3.1 Le Conseil présente un rapport (WP/34) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 35^e session de l'Assemblée en ce qui concerne le bruit des aéronefs, y compris les activités conduites par le Secrétariat et les activités liées au CAEP.

17.3.2 Les recommandations de CAEP/7 en vue d'amender l'Annexe 16 sont actuellement soumises à l'examen des États et devraient devenir applicables en novembre 2008.

17.3.3 Pour répondre à la demande de la 35^e session de l'Assemblée, des éléments ont été élaborés en vue d'être insérés dans les *Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829) de l'OACI, concernant les questions touchant le public et des études de cas à des aéroports. Les travaux se poursuivent au sein du CAEP concernant les analyses sur les empiètements.

17.3.4 Aucune augmentation des niveaux actuels des normes de certification acoustique n'a été proposée à CAEP/7, mais des renseignements techniques supplémentaires ont été acceptés en vue d'être insérés dans l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement, Volume I — Bruit des aéronefs* et dans le *Manuel technique des procédures de certification acoustique des aéronefs* (Doc 9501). Une étude de corrélation entre les niveaux de bruit aux abords des aéroports et les niveaux de bruit pour la certification a été réalisée par le CAEP, qui est parvenu à la conclusion qu'il y a un degré raisonnablement élevé de corrélation et qu'il n'est pas nécessaire de modifier le régime actuel de certification. Trois ateliers sur la certification acoustique ont été conduits pour mieux faire connaître les SARP et les éléments indicatifs actuels relatifs à la certification.

17.3.5 Des éléments indicatifs ont été élaborés qui fournissent des renseignements généraux sur l'évaluation des avantages en matière de bruit (et d'émissions) qui découlent de l'introduction de procédures d'exploitation à moindre bruit. Ces éléments seront publiés sous forme de circulaire de l'OACI.

17.3.6 Une édition actualisée du *Manuel de planification des aéroports, Partie 2 — Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement* (Doc 9184) recommandant des pratiques de planification de l'utilisation des terrains et de réglementation de l'environnement aux aéroports sera publiée sous peu.

17.3.7 De nouveaux éléments indicatifs sur les méthodes recommandées pour le calcul des courbes de bruit aux abords des aéroports ont été élaborés pour remplacer la Circulaire 205 de l'OACI. Ce document a été publié en 1988 et les éléments qu'il contient sont dépassés par les développements technologiques.

17.3.8 En réponse à la demande de la 35^e session de l'Assemblée, le CAEP a réalisé une étude des couvre-feux antibruit aux aéroports. L'étude s'est limitée à un examen des couvre-feux actuels, y compris leur type, leur motif et leur portée globale. Les travaux sur cette question se poursuivent.

17.3.9 La 35^e session de l'Assemblée a aussi demandé que le Conseil évalue régulièrement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, et continue d'élaborer des outils à cette fin. Concernant l'évaluation du bruit des aéronefs, une tendance révisée en matière de bruit a été établie au moyen du modèle AEDT/MAGENTA. Ce modèle a été actualisé depuis la dernière session de l'Assemblée afin de refléter les toutes dernières normes internationales de modélisation du bruit. Les résultats de cette évaluation sont présentés dans l'Appendice C à la note WP/34. L'Appendice D contient la liste des publications de l'OACI concernant l'environnement.

17.3.10 Dans la note WP/132, l'Inde souligne la nécessité d'une révision des restrictions des couvre-feux nocturnes imposés dans certains États et à certains aéroports. On estime que la pratique des couvre-feux nocturnes a une incidence néfaste sur l'idée de libre circulation du trafic aérien et cause des inconvénients aux voyageurs. De plus, les couvre-feux à certains aéroports durant la nuit causent des encombrements à d'autres moments de la journée, ce qui a une incidence néfaste sur l'environnement et l'économie des compagnies aériennes et des aéroports. L'OACI a pris des initiatives en recommandant le recours à la toute dernière technologie en matière de conception des moteurs d'aviation et de procédures opérationnelles améliorées pour limiter au minimum l'incidence de l'aviation sur l'environnement, mais on estime que les couvre-feux imposés dans certains États et à certains aéroports contrecarrent les efforts de l'OACI. La croissance actuelle de l'aviation à l'échelle mondiale et ses incidences sur l'environnement sont l'un des plus grands défis auxquels l'OACI fait face. Par conséquent, on estime que les restrictions imposées par les couvre-feux nocturnes devraient être revues pour réduire leur incidence sur l'environnement et sur l'économie des compagnies aériennes et des aéroports de destination. De plus, la suppression des couvre-feux nocturnes aiderait à utiliser de façon optimale l'espace aérien et l'infrastructure. L'Inde propose expressément que l'OACI étudie l'application de l'approche équilibrée lorsque des couvre-feux nocturnes ont été imposés et évalue la mesure dans laquelle l'approche équilibrée contribuerait à résoudre le problème. Il est aussi proposé que l'OACI réalise une étude de cas à un aéroport de destination important en ce qui concerne les incidences environnementales et économiques des couvre-feux à d'autres aéroports.

17.3.11 Dans la note WP/251, au nom des États africains, le Nigéria propose que l'OACI examine de près la gestion des rapports entre bruit et émissions. À cet égard, il préconise la suppression des couvre-feux nocturnes imposés aux vols à destination de certains aéroports, en particulier en Europe, étant donné que les niveaux de bruit des aéronefs ont considérablement diminué au fil des ans. Le maintien des couvre-feux nocturnes a encore augmenté les retards et la congestion à ces aéroports, occasionnant une forte consommation de carburant et d'autres pénalités opérationnelles aux compagnies aériennes, ainsi que des niveaux plus élevés d'émissions.

17.3.12 Dans la note WP/172, l'Indonésie fournit des renseignements généraux concernant sa position sur la gestion de l'environnement, notamment en matière de bruit, et sur ses efforts et ses réalisations en matière de sécurité de l'aviation internationale et de spécifications environnementales dans le cadre culturel local.

17.3.13 Dans la note WP/116, le Conseil international des aéroports (ACI) déclare qu'il considère le bruit comme la question la plus importante dans la perspective des aéroports et appuie les orientations fournies par l'OACI à cet égard. Il propose que les normes de certification acoustique soient revues sur une base périodique (par exemple tous les six ans) et aussi que toute nouvelle norme relative au bruit exige des réductions du bruit aux trois points retenus pour la certification (point axial d'approche, point axial de départ et point latéral de départ), ainsi qu'une réduction cumulative.

17.3.14 Lors de l'examen des questions soulevées dans ces notes, il est déclaré qu'en dépit des progrès réalisés, le bruit demeure le plus grand obstacle à l'expansion des aéroports existants et à la construction de nouveaux aéroports. Les réductions significatives du bruit de certains aéronefs qui ont été réalisées par le passé ont malheureusement été rattrapées par la croissance du trafic, et il faut donc poursuivre les efforts pour réduire encore le bruit à la source. Il est toutefois signalé qu'il est peu probable que le problème global du bruit puisse être résolu par les seuls moyens techniques ; il faudrait donc continuer de l'aborder dans le cadre de l'approche équilibrée. Il est mentionné que la planification de l'utilisation des terrains est précieuse de ce point de vue. Étant donné que le CAEP examine régulièrement la rigueur des normes en matière de bruit, il semble inutile de prescrire les intervalles auxquels cet examen devrait avoir lieu. La périodicité, l'ampleur, le format et la justification des augmentations de la rigueur des normes sur le bruit devraient continuer de se fonder sur le bon jugement technique des experts du CAEP, comme par le passé.

17.3.15 On comprend les vues exprimées concernant les couvre-feux, mais il est noté que d'autres études de la question, y compris une étude de cas, sont déjà prévues dans le programme des travaux du CAEP. La majorité des intervenants signalent que la question est déjà abordée dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit et que cette approche devrait se poursuivre.

17.3.16 La Résolution A35-5 de l'Assemblée demande que le Conseil présente à chaque session de l'Assemblée un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement. Dans la note A36-WP/35, le Conseil présente un projet de textes des Appendices B à G de la Résolution A35-5 actualisée reflétant les faits nouveaux survenus depuis la 35^e session de l'Assemblée et, en particulier, les développements découlant de la septième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/7). Il est noté que seuls les Appendices B et C ont été modifiés. De plus, le Secrétariat signale une erreur rédactionnelle qui sera

rectifiée dans l'Appendice C. Il est aussi noté que les autres Appendices (A, H et I) de cette résolution de l'Assemblée seront examinés au titre de la note A36-WP/39.

17.3.17 Le Comité accepte les Appendices B à G proposés pour l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*, sans autres observations.

17.4 ÉMISSIONS DE L'AVIATION

17.4.1 Généralités

17.4.1.1 Le Conseil présente un rapport (WP/34) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 35^e session de l'Assemblée concernant les aspects techniques et opérationnels des émissions des moteurs, y compris les activités réalisées par le Secrétariat et par le CAEP, et les principaux faits nouveaux survenus dans la coopération avec d'autres organismes des Nations Unies.

17.4.1.2 La liaison a été maintenue avec d'autres organismes des Nations Unies pour mieux comprendre l'incidence de l'aviation sur l'environnement et examiner des options de politique pour limiter ou réduire les émissions. Cette liaison s'est principalement concentrée sur la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et sur le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Il est à noter que depuis la dernière session de l'Assemblée, le Protocole de Kyoto est entré en vigueur. À la demande de la CCNUCC, en mai 2005, l'OACI a présenté un rapport à son Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA) concernant les résultats d'un exercice de comparaison des données sur les émissions de l'aviation et la consommation de carburant. Il n'y a pas eu d'autres progrès depuis dans le processus de la CCNUCC sur les questions méthodologiques liées aux émissions de l'aviation, mais un dialogue de coopération entre l'OACI et la CCNUCC s'est maintenu. La plupart des travaux de coopération avec le GIEC ont porté sur les préparatifs de cet organisme en vue du quatrième Rapport d'évaluation (AR4) et des lignes directrices 2006 pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre. L'OACI a demandé que l'AR4 contienne une mise à jour des principales constatations du Rapport spécial de 1999, en particulier concernant les principaux domaines d'incertitude (à savoir l'influence des traînées de condensation et des aérosols sur les cirrus). La note WP/34 contient un résumé de l'AR4 concernant ces aspects.

17.4.1.3 CAEP/7 n'a fait aucune recommandation en vue de modifier la rigueur des normes de l'Annexe 16, Volume II — Émissions des moteurs d'aviation, concernant les émissions des moteurs. Cependant, des travaux sont en cours pour déterminer la possibilité d'abaisser dans l'avenir les limites applicables aux NO_x. Un nouveau développement est survenu qui a consisté à établir des objectifs à moyen terme (2016) et à long terme (2026) pour les limites touchant les NO_x, afin d'aider le CAEP dans ses activités futures. Les progrès réalisés en matière de réduction des émissions au fil des quatre dernières décennies sont illustrés. Le CAEP a aussi produit des éléments indicatifs sur la qualité de l'air aux aéroports, et les travaux se poursuivent dans ce domaine.

17.4.1.4 En ce qui concerne les mesures opérationnelles, le CAEP a produit des renseignements sur les avantages pour l'environnement de la mise en œuvre de nouveaux systèmes CNS/ATM ; cependant, des modèles plus modernes sont élaborés pour affiner ces travaux. Le CAEP a entrepris des

études concernant les avantages pour l'environnement des approches en descente continue (CDA) et, bien que d'autres travaux soient nécessaires, il est évident que les CDA présentent des avantages significatifs. Les travaux sur les CDA et d'autres mesures opérationnelles qui peuvent comporter d'importants avantages pour l'environnement se poursuivent en étroite collaboration entre le Secrétariat, le CAEP et d'autres organes de l'Organisation.

17.4.1.5 L'utilisation de modèles pour prédire les effets des améliorations technologiques et opérationnelles sur la réduction des émissions (ainsi que sur le bruit) a constitué un élément essentiel des travaux du CAEP. Le CAEP a entrepris d'importants travaux pour évaluer les modèles que les États ont mis à sa disposition et pour évaluer les tendances initiales concernant les émissions locales et mondiales. Les résultats de cette évaluation sont présentés au Comité.

17.4.1.6 La réunion est informée que l'OACI a organisé un colloque sur les émissions de l'aviation, en mai 2007, lequel a constitué un forum pour débattre des émissions de l'aviation. Ce colloque a fourni des renseignements généraux approfondis sur les émissions en vue d'aider la présente session de l'Assemblée à statuer. Durant la session, l'Organisation a aussi publié la première édition du Rapport de l'OACI sur l'environnement. Ce nouveau document est destiné à servir de rapport d'étape périodique et de référence faisant autorité concernant l'aviation et l'environnement.

17.4.1.7 Le Comité prend acte des résultats des travaux du CAEP et des observations des États. Il exprime sa satisfaction devant les travaux réalisés dont atteste le vaste corps d'éléments publiés découlant des travaux du CAEP.

17.4.2 Mesures fondées sur le marché

17.4.2.1 Dans la note WP/39, le Conseil rend compte de ses travaux sur la politique de l'OACI en matière d'émissions de l'aviation, y compris l'application de mesures fondées sur le marché et autres mesures de politique visant à limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, tant au niveau mondial (changements climatiques) qu'au niveau local (qualité de l'air locale). La note rappelle que les mesures prises pour s'attaquer aux émissions comportait trois approches, à savoir la technologie et les normes, les mesures opérationnelles et les mesures fondées sur le marché. En ce qui concerne ces dernières, les travaux réalisés par l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée, entrepris en grande partie par l'intermédiaire du CAEP, ont porté sur les mesures volontaires, les redevances liées aux émissions et l'échange de droits d'émissions.

17.4.2.2 L'OACI a recueilli et diffusé des renseignements sur diverses expériences en matière de mesures volontaires. L'Organisation a aussi adopté une politique et publié des éléments indicatifs sur les redevances liées aux émissions pour la qualité de l'air locale. L'essentiel des travaux sur les mesures fondées sur le marché en vue de réduire les émissions à l'échelle mondiale s'est concentré sur l'échange de droits d'émissions car c'est le domaine dont on peut attendre le plus de progrès. Des orientations ont donc été élaborées pour intégrer l'aviation internationale dans les régimes nationaux d'échange de droits d'émissions. Dans son rapport, le Conseil indique que ces orientations ont été adoptées sur une base provisoire (projet d'orientations), étant donné qu'il y a une différence de conception entre les États sur la question de la mise en œuvre sans consentement mutuel des États intervenants. Cette question doit être examinée au niveau de l'Assemblée.

17.4.2.3 La note rend compte aussi des autres développements qui sont survenus ou sont en cours, notamment en ce qui concerne les programmes de compensation des émissions de carbone qui sont de plus en plus proposés au public voyageur, l'utilisation du Mécanisme pour un développement « propre » (CDM), prévue par le Protocole de Kyoto, un tel système pouvant servir dans les projets liés à l'aviation dans les pays en développement, ou l'Initiative des Nations Unies sur les changements climatiques à laquelle l'OACI a été invitée à participer.

17.4.2.4 La note présente aussi les domaines dans lesquels d'autres travaux seraient nécessaires pour progresser en matière d'émissions de l'aviation.

17.4.2.5 Enfin, trois appendices remaniés de l'Énoncé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, concernant les questions abordées ci-dessus, sont soumis à l'examen de l'Assemblée (Appendices A, H et I). L'Appendice A traite des aspects généraux, tandis que les Appendices H et I ont été remaniés pour traiter de l'incidence de l'aviation sur la qualité de l'air locale et de l'incidence de l'aviation sur le climat mondial, respectivement. Bien que de grands efforts aient été entrepris par l'Organisation pour concilier des vues divergentes sur des aspects particuliers de la résolution, tels que la portée géographique des régimes d'échange de droits d'émissions ou la définition de cibles possibles pour la performance de l'aviation en matière d'émissions, ces questions demeurent non résolues. Les éléments de litige sont entre crochets dans le libellé révisé de la résolution et appellent une décision de l'Assemblée.

17.4.2.6 La position de l'Australie concernant l'établissement par l'OACI d'un cadre stratégique pour la gestion des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation est présentée dans la note WP/182. Cette note suggère que l'Assemblée devrait se résoudre à accélérer le développement d'un cadre stratégique pour la gestion des émissions de l'aviation et qu'au titre de ce cadre, la priorité soit accordée aux mesures opérationnelles et techniques pratiques. L'Assemblée devrait encourager l'élaboration d'une approche équilibrée pour les émissions de l'aviation qui fasse également la promotion d'autres mesures complémentaires, telles que les régimes de compensation volontaires et les options ouvertes d'échange de droits d'émissions. De plus, l'Assemblée devrait décider d'appuyer les principes d'une coopération multilatérale en encourageant des options d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale qui seraient mises en œuvre sur la base d'un accord mutuel entre les parties intéressées.

17.4.2.7 Dans la note WP/285, le Chili estime que la question de l'échange de droits d'émissions devrait être traitée dans le contexte du droit international et qu'il est important d'adopter les approches qui ont servi dans d'autres enceintes multilatérales s'occupant de questions environnementales, par exemple en établissant des responsabilités communes mais différenciées et en faisant une distinction en ce qui concerne le traitement accordé aux pays hautement vulnérables. Cela signifie que les États dont les économies sont développées à des degrés différents devraient assumer d'autres types de responsabilités et que la contribution aux mesures de réduction devrait différer pour les États plus vulnérables. Il est aussi important de tenir compte de l'isolation géographique de pays tels que le Chili, pour le développement économique et les liaisons internationales desquels le transport aérien est d'une importance capitale. Le régime européen pourrait beaucoup augmenter les coûts opérationnels de l'aviation, ce qui serait néfaste au développement économique du Chili. Le Chili demande que l'on soutienne les travaux du CAEP et ceux de l'OACI sur l'échange de droits d'émissions.

17.4.2.8 Dans la note WP/235, la Chine prend acte du fait qu'en raison de la croissance du transport aérien mondial, la question des émissions de l'aviation et de leur incidence sur les changements climatiques a généré de plus en plus de préoccupations de la part de la communauté internationale. Les améliorations de la technologie, de l'exploitation et de l'infrastructure sont les mesures sur lesquelles les parties prenantes de l'industrie se sont concentrées pour aborder les émissions de l'aviation, tandis que les mesures économiques fondées sur le marché et dépendant des gouvernements constitueront un bien plus grand défi dans l'avenir. L'adoption de mesures économiques pour régler le problème des émissions de l'aviation devrait être examinée par les États dans le cadre de l'OACI. L'OACI devrait conduire la recherche et l'évaluation en ce qui concerne ces mesures économiques et aborder les émissions de l'aviation en se fondant sur le principe des « responsabilités communes mais différenciées » ainsi que sur les principes du consensus, de la participation active et d'une vaste coopération. Elle devrait s'opposer à toute action unilatérale et à toute mesure de réduction des émissions coercitives non différenciées, s'opposer à l'adoption de régimes d'échange de droits d'émissions à l'échelle mondiale non différenciés et encourager l'inclusion de l'aviation civile dans le Mécanisme pour un développement propre (CDM), dès que possible.

17.4.2.9 Dans la note WP/88, l'Égypte présente son point de vue, en tant que pays en développement, concernant les effets que l'application unilatérale d'un régime d'échange de droits d'émissions par un État ou un groupe d'États aurait sur des pays en développement. La note recommande entre autres qu'aucune décision concernant l'échange de droits d'émissions pour l'aviation ne soit prise de façon unilatérale par un État ou un groupe d'États et qu'en ce qui concerne les émissions, la priorité soit accordée à une approche équilibrée du même type que celle qui a été adoptée pour le bruit, en tenant compte à la fois des intérêts des pays en développement et de ceux des pays développés.

17.4.2.10 L'Inde fournit dans la note WP/137 une mise à jour sur plusieurs initiatives récentes qui ont été prises pour économiser le carburant et améliorer la protection de l'environnement.

17.4.2.11 Dans la note WP/172, l'Indonésie fournit des renseignements généraux concernant sa position sur la gestion de l'environnement, notamment en matière d'émissions, et ses efforts et ses réalisations en matière de sécurité de l'aviation internationale et de spécifications environnementales dans le cadre culturel local.

17.4.2.12 Un certain nombre d'États¹ présentent conjointement la note WP/166 dans laquelle ils notent que, pour relever de façon efficace les défis environnementaux liés à la croissance de l'aviation, il est impératif que l'OACI continue de jouer son rôle de chef de file dans l'établissement d'une approche bien structurée, à long terme et acceptable mondialement, qui permettrait la croissance de l'aviation tout en contrôlant les incidences environnementales corrélatives. Cette approche devrait comprendre des solutions avantageuses du point de vue coût et efficacité, fondées sur un consensus international et destinées à être utilisées par les États contractants pour réaliser les objectifs environnementaux de l'OACI. L'OACI devrait entériner des orientations sur l'échange de droits d'émissions qui appuient le principe d'un accord mutuel et prier instamment les États d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances liées aux gaz à effet de serre. L'OACI devrait aussi reconnaître la nécessité de tenir compte des incidences des mesures environnementales sur les circonstances économiques du monde en

¹ Argentine, Brésil, Canada, Colombie, Émirats arabes unis, Équateur, États-Unis, Japon, Mexique, Pakistan, Panama, Sainte-Lucie et Singapour.

développement et respecter les principes convenus qui figurent dans les dispositions applicables du droit aérien international.

17.4.2.13 Dans la note WP/251, le Nigéria présente les vues d'États africains². Il note que l'Union européenne (UE) a récemment décidé d'inclure l'aviation dans le Régime d'échange de droits d'émissions. Cette décision a une incidence non seulement sur les transporteurs de l'UE, mais sur tous les transporteurs qui assurent des services à des aéroports de l'UE. Elle est considérée par de nombreux États hors de l'UE comme une imposition unilatérale qui devrait être reconsidérée. La note estime qu'aucune étude n'a été conduite pour évaluer la question du bruit et des émissions en Afrique et que cette étude est nécessaire. Elle devrait inclure un examen des incidences sur les compagnies aériennes africaines des orientations de l'OACI concernant l'échange de droits d'émissions. Les États africains estiment que, puisque le Protocole de Kyoto n'a pas établi d'objectifs pour les pays en développement en ce qui concerne les émissions, l'inclusion des compagnies aériennes des pays en développement dans le Régime d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne reviendrait à établir des objectifs de façon détournée. L'OACI et les États contractants devraient adhérer au principe de responsabilités et de capacités communes mais différenciées. L'accent devrait être mis sur les mesures qui réduisent les émissions sans avoir d'incidences sur la croissance du transport aérien. Ils appuient les travaux de l'OACI sur les questions techniques.

17.4.2.14 Dans la note WP/70, au nom des États membres de l'Union européenne ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et d'EUROCONTROL, le Portugal insiste sur l'importance d'aborder les incidences environnementales aux échelles globale et locale par l'application d'une approche complète qui comporterait des normes techniques, des travaux de recherche et de développement technologique, une modernisation de la gestion du trafic aérien et des mesures fondées sur le marché. En effet, les mesures techniques ne suffiront pas et il faudra recourir à des mesures fondées sur le marché. La note explique la position de l'Europe en matière de redevances liées aux émissions et d'échange de droits d'émissions, notamment en ce qui concerne le principe de non-discrimination. Il est aussi mentionné que le projet européen est disposé à tenir compte des préoccupations des États en développement, y compris en ce qui concerne le principe de responsabilités et de capacités communes mais différenciées. De plus, la note insiste sur le fait que la plupart des compagnies aériennes de pays tiers ne seraient pas touchées, ou très peu, étant donné que l'essentiel du fardeau serait pris en charge par les compagnies aériennes européennes.

17.4.2.15 Dans la note WP/240, l'Assemblée est invitée par Bahreïn et l'Égypte, au nom de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), à convoquer une conférence internationale sous les auspices de l'OACI pour étudier des mesures en vue de réduire l'incidence néfaste de l'aviation civile sur l'environnement. Elle est aussi invitée à prier instamment les États membres d'éviter d'imposer des taxes sur les carburants d'aviation et à encourager les États membres qui ont imposé ces taxes à revoir leur position de manière à réduire le fardeau des compagnies aériennes. La note prie aussi instamment l'OACI de s'empresse de mettre au point des moyens de contrôle et des lignes directrices claires et précises en ce

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe

qui concerne un régime d'échange de droits d'émissions, de manière à ne pas gêner le progrès du transport aérien ni restreindre la participation des compagnies aériennes des pays en développement dans l'industrie du transport aérien.

17.4.2.16 Dans la note WP/236, la CAAC note que les États arabes ont travaillé fort avec la communauté internationale sur la question de la protection de l'environnement dans l'aviation civile afin de créer un environnement qui soit libre de toute pollution. Les États se sont aussi pliés aux conventions et aux accords internationaux dans ce contexte. Par cette note, les États arabes invitent la communauté internationale, par l'intermédiaire de l'OACI, à respecter ces accords et à appliquer les normes pertinentes en accordant suffisamment de temps et de possibilités pour de plus amples travaux de recherche et des études. Ils invitent aussi les États constructeurs à améliorer la performance des moteurs pour éviter l'augmentation des coûts et garantir un produit de transport aérien convivial pour l'environnement, qui sera conforme aux spécifications élaborées par le CAEP et l'OACI.

17.4.2.17 La Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) présente dans la note WP/130 sa position concernant les régimes d'échange de droits d'émissions. Un accent particulier est mis sur la portée géographique et sur la possibilité que des États ou des groupes d'États imposent de façon unilatérale des obligations aux compagnies aériennes de pays tiers, dont certaines qui ne sont pas envisagées dans l'Annexe B au Protocole de Kyoto, comme c'est le cas dans le projet d'échange de droits d'émissions prévu par l'Union européenne (UE). La CLAC est d'avis que les États membres de l'UE ne tiennent pas compte du principe des responsabilités communes mais différenciées prévu dans les instruments multilatéraux sur les changements climatiques dont ils sont également signataires.

17.4.2.18 Dans la note WP/131, la CLAC note aussi la responsabilité des États pour ce qui est d'atténuer les effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement et le défi corrélatif de trouver des moyens appropriés pour y parvenir dans le contexte de la croissance de cette activité. Les États membres de la CLAC reconnaissent que l'OACI a fait d'importants progrès pour limiter ou réduire les émissions produites par l'aviation internationale. Ils estiment aussi qu'il est à la fois nécessaire et possible de réaliser d'autres progrès en appliquant des mesures dûment intégrées. Ces mesures devraient comprendre la diffusion et la disponibilité en temps opportun des développements technologiques en matière de biens et services applicables à l'aviation civile, l'utilisation de procédures d'exploitation plus appropriées, une organisation appropriée du trafic aérien et la gestion et l'utilisation de mécanismes de planification aéroportuaire, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains et l'utilisation de mesures fondées sur le marché pour contrôler ou réduire les émissions. Toutes ces mesures devraient être intégrées dans des lignes directrices spécifiques de l'OACI et faire partie d'un plan mondial acceptable qui comprendrait l'échange de droits d'émissions dans le cadre d'une approche prévoyant un consentement mutuel. Il est jugé essentiel d'appliquer le principe de responsabilités communes mais différenciées qui est enchâssé dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et dans le Protocole de Kyoto.

17.4.2.19 Dans la note WP/75, l'OMT explique qu'elle recherche des moyens pour que le tourisme s'adapte aux changements climatiques et atténue les émissions tout en renforçant la contribution du secteur au développement socio-économique en général et aux mesures prises par le système des Nations Unies en particulier. L'un des éléments clés de ce point de vue consisterait à améliorer la coordination entre les autorités de l'aviation et du tourisme en consultation avec le secteur privé, en ce qui concerne les initiatives fondées sur le marché visant à atténuer les changements climatiques.

17.4.2.20 Dans la note WP/116, le Conseil international des aéroports (ACI) indique que la qualité de l'air locale est considérée par les aéroports comme une question importante car elle pourrait avoir une incidence par exemple sur le processus d'approbation de l'expansion des infrastructures. L'ACI appuie donc les orientations fournies par l'OACI dans ce domaine. De plus, l'ACI demande que la rigueur des normes concernant les NO_x soit revue périodiquement. Il estime aussi que la question des changements climatiques devrait être traitée à un niveau mondial sous la direction de l'OACI, même s'il est envisageable d'appuyer des solutions régionales comme étape intérimaire vers une solution globale. À cette fin, il demande à l'OACI d'élaborer une feuille de route pour s'attaquer au problème des émissions de l'aviation qui contribuent aux changements climatiques dans la perspective d'une stratégie à long terme. L'ACI compte sur le leadership de l'OACI pour une action mondiale.

17.4.2.21 Dans la note WP/85, tout en reconnaissant les réalisations passées de l'industrie du transport aérien, l'Association du transport aérien international (IATA) note que le bilan carbone de l'aviation continue d'augmenter. La note explique que l'ambition de l'IATA est de faire que l'aviation s'achemine graduellement vers une croissance carbone neutre et, en bout de ligne, vers un avenir carbone zéro. Pour réaliser ces objectifs, un certain nombre de mesures de politique nécessitent une attention immédiate dans les domaines de la technologie, de l'exploitation des aéronefs, de l'infrastructure et des mesures économiques fondées sur le principe que les compagnies aériennes des divers États ne devraient être incluses que sur la base d'un accord mutuel. Des investissements économiques devraient être envisagés comme incitatifs pour lancer de nouveaux programmes technologiques. Les programmes du type fondé sur les compensations devraient être utilisés plus avant pour amener les clients des compagnies aériennes à s'engager dans des initiatives pour lutter contre les changements climatiques. Le rôle de chef de file de l'OACI devrait être de nouveau affirmé et toutes les mesures nécessaires devraient être prises pour faciliter et accélérer des progrès supplémentaires dans ces domaines.

17.4.2.22 En ce qui concerne les divergences de vues, la séance note qu'un groupe informel aidera le Président du Comité exécutif à élaborer la meilleure marche à suivre.

17.4.2.23 En plus des notes de travail présentées soit à titre individuel soit collectivement, un certain nombre d'États, dont l'Algérie, l'Argentine, le Brésil, la Chine, la France, l'Inde, le Nigéria, le Royaume-Uni, les États-Unis et la Commission de l'Union européenne font des déclarations pour présenter leur position sur la question des moyens visant à limiter ou réduire les émissions des moteurs d'aviation.

17.4.2.24 Il y a accord général sur le fait que les mesures fondées sur le marché ne devraient pas être considérées isolément mais comme l'une des trois approches possibles (technologie et normes, mesures opérationnelles et mesures fondées sur le marché) à adopter. Cependant, il y a divergence de vues quant à l'importance relative à accorder à chacune de ces mesures. Plusieurs États expriment le point de vue que les délibérations devraient se concentrer sur la réalisation d'un consensus sur la meilleure façon d'aborder la réduction des émissions.

17.4.2.25 L'avis est formulé par plusieurs États que, dans les instruments internationaux actuels concernant les changements climatiques, il n'est pas exigé des pays en développement de réaliser des objectifs quantifiés pour la réduction des émissions et que, par conséquent, ils ne devraient pas être inclus dans un régime d'échange de droits d'émissions à appliquer sans distinction à toutes les compagnies aériennes. De toute manière, les incidences pour les pays en développement devraient bénéficier d'une

grande attention avant d'adopter des mesures qui pourraient les toucher, aucune mesure unilatérale ne devrait être imposée et l'attention voulue devrait être accordée au principe de responsabilités et de capacités communes mais différenciées, qui est enchâssé dans l'instrument de la CCNUCC. De plus, toutes mesures prises pour réduire les émissions ne devraient pas restreindre la croissance de l'aviation, notamment dans les pays dans lesquels ce secteur contribue grandement au développement général de l'économie.

17.4.2.26 Plusieurs États réaffirment leur opposition à l'application d'un régime d'échange de droits d'émissions sans consentement mutuel des États intéressés.

17.4.2.27 Il y a un consensus général pour appuyer la notion selon laquelle les changements climatiques constituent une préoccupation mondiale qui devrait faire l'objet d'une intervention également mondiale ; c'est pourquoi l'OACI devrait jouer son rôle de chef de file. La question n'est pas de savoir si l'on peut faire quelque chose à ce sujet mais de savoir comment le faire. Il est proposé d'établir un groupe spécial international pour examiner cette question plus avant.

17.4.2.28 Un État est d'avis qu'il faudrait accorder de l'attention aux programmes pratiques qui permettent déjà de réduire les émissions. Les échanges de droits d'émissions n'ont aucun sens au niveau national ou au niveau international, principalement en raison du fait qu'ils entraîneraient une augmentation du prix des titres de transport. Cela est dû au changement possible qui surviendra probablement dans le trafic et qui ne sera pas bénéfique à la question des changements climatiques. De son point de vue, une approche globale fondée sur les progrès technologiques et la réforme du trafic aérien réduisant la congestion et les émissions constitue la marche à suivre dans un contexte multilatéral.

17.4.2.29 D'autres États indiquent que l'on devrait définir des objectifs à long terme pour les différentes émissions. De leur point de vue, un régime d'échange de droits d'émissions est un mécanisme hautement efficace pour réduire les émissions à moindre coût dans le secteur intéressé. Un tel régime, mis en place sur une base non discriminatoire, est capable de garantir que les objectifs environnementaux seront réalisés et d'offrir à l'aviation la meilleure possibilité de parvenir à une croissance durable. Ces mêmes États estiment aussi que les redevances liées à l'environnement constituent une mesure fondée sur le marché qui a sa validité et que le moratoire qu'ils ont accepté en 2004 est censé prendre fin en 2007, à la présente session de l'Assemblée. Les États contractants devraient être libres de prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires pour s'acquitter de leurs obligations internationales en relation avec les changements climatiques.

(à suivre)

— FIN —