



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION ADMINISTRATIVE

Point 17 : Protection de l'environnement

POSITION DES ÉTATS AFRICAINS SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

(Note présentée par les 54 États africains¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail examine les faits nouveaux survenus depuis 2010 après l'adoption de la Résolution A37-19 relative à l'environnement. Elle passe en revue les efforts déployés par les États africains en vue de trouver une solution à la question des changements climatiques et met en exergue la responsabilité qui incombe à l'OACI de continuer à jouer le rôle de chef de file à ce sujet. Elle souligne en outre la position des États africains quant à la nécessité d'avoir un régime mondial des mesures basées sur le marché (MBM), qui prend en compte le principe de responsabilités communes dans la différence (CBDR) et les capacités respectives et les circonstances spéciales (SCRC) des pays en développement.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) Demander au Conseil de mettre au point, aux fins d'examen lors de la 39^e Assemblée de l'OACI en 2016 un régime mondial des mesures basées sur le marché (MBM) simple au plan administratif, qui serait une disposition transitoire et complémentaire aux mesures techniques;
- b) Demander au Conseil de veiller à ce que le régime prenne en compte le principe de responsabilités communes dans la différence (CBDR) et les capacités respectives et circonstances spéciales (SCRC) des pays en développement;
- c) Décider que toute MBM qu'un État ou une Région propose s'agissant de l'aviation civile internationale avant l'adoption du régime mondial doit reposer sur le consentement mutuel des États concernés et doit accorder des dérogations sur les routes en provenance et à destination des pays en développement dont les activités de l'aviation civile sont au-dessous du seuil de 1% des recettes totales en tonnes kilomètres des activités de l'aviation civile internationale;
- d) Charger le Conseil d'arrêter des modalités pratiques devant permettre d'aider les États dans l'élaboration de leurs plans d'action respectifs;

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, 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, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

| | |
|---------------------------------|--|
| | <p>e) Réitérer le rôle de chef de file qui incombe à l'OACI pour les questions des émissions liées à l'aviation civile internationale;</p> <p>f) Exhorter les États membres à éviter de concevoir et d'appliquer tous régimes de Mesures fondées sur le Marché (MBM) en dehors du cadre de l'OACI.</p> |
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | Cette note de travail se rattache à l'Objectif stratégique C – <i>Protection de l'environnement et Développement durable du transport aérien.</i> |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités visées ici seront entreprises grâce aux ressources prévues au budget-programme 2014-2016 et/ou au moyen des recettes extrabudgétaires. |
| <i>Références :</i> | Document 9958, Résolutions de l'Assemblée en vigueur au 8 octobre 2010. |

1.0 INTRODUCTION

1.1 Depuis longtemps, la question des changements climatiques est une préoccupation majeure de l'industrie aéronautique. La 37^e Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A37-19 par laquelle l'aviation civile est devenue la première industrie dotée d'un accord harmonisé au plan mondial portant sur les mesures destinées à atténuer les émissions de gaz à effet de serre. L'OACI et les États membres ont travaillé sans relâche pour actualiser les dispositions de cette résolution.

1.2 Au nombre des initiatives prises, il faut mentionner l'établissement de plans d'action par les États membres, l'étude d'un régime mondial des MBM, l'accroissement de l'efficacité des services du transport aérien et de l'exploitation aéroportuaire, la fixation de nouvelles normes acoustiques, le développement continu de carburants alternatifs en quantités commerciales et l'aide fournie aux États dans l'établissement de leurs plans d'action respectifs.

1.3 L'industrie a prêté son concours, notamment en investissant dans des aéronefs de la nouvelle génération, en adoptant des procédures opérationnelles appropriées et promouvant le travail en vue d'un régime mondial des MBM.

1.4 Les États africains réorientent et soutiennent les efforts soutenus de l'OACI dans la recherche d'une solution globale pour ce qui est des émissions liées à l'aviation civile internationale.

2.0 INITIATIVES DES ÉTATS AFRICAINS

2.1 Les États africains ont continué à suivre toutes les questions aéronautiques liées à l'environnement et croient fermement au rôle de chef de file que doit jouer l'OACI à cet égard. Nonobstant la disposition "de minimis" dans la Résolution A39-19, le continent africain a consenti à contribuer volontairement à l'atteinte des Objectifs mondiaux grâce aux divers plans d'action soumis par les États africains.

2.2 À la demande des États africains, l'OACI a organisé un deuxième Atelier pour le continent portant sur l'établissement des plans d'action des États. Cet Atelier a été abrité à Dakar (Sénégal) par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC).

2.3 Outre l'établissement de plans d'action nationaux, certains États ont lancé notamment les programmes suivants tendant à réduire les émissions :

- a) Les programmes de renouvellement de flottes grâce à la Convention du Cap en vertu de laquelle les compagnies aériennes peuvent acquérir des aéronefs de la nouvelle génération;
- b) La modernisation du système de Gestion du Trafic Aérien, la navigation basée sur la performance (PBN) y comprise; et
- c) L'utilisation d'un équipement de soutien au sol qui prend l'environnement en compte et a recours aux sources d'énergie renouvelables telles que l'énergie solaire et éolienne.

2.4 Les États africains ont par ailleurs chargé la CAFAC d'élaborer des lignes directrices en vue d'une approche uniforme et coordonnée pour atténuer les émissions provenant de l'industrie aéronautique africaine.

3.0 POSITION DE L'AFRIQUE SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

3.1 L'OACI et les États membres doivent insister davantage et œuvrer pour la prise d'une gamme de mesures, notamment l'élaboration de technologies d'aéronef efficaces, l'établissement de normes de CO₂, l'amélioration de l'efficacité de la gestion du trafic aérien, les procédures d'exploitation et l'utilisation durable de carburants alternatifs qui n'influent pas négativement sur la biodiversité et l'écosystème tout en évitant d'être en concurrence avec la sécurité en eau et la sécurité alimentaire.

3.2 L'OACI doit mettre en œuvre des programmes de développement à l'intention des pays en développement pour le renforcement de leurs capacités, le financement et le transfert de technologie.

3.3 Les États africains reconnaissent les efforts que déploie l'OACI pour l'élaboration d'un régime mondial de Mesures fondées sur le Marché (MBM). Ils soutiennent sans réserve un régime mondial de MBM sous l'autorité de l'OACI, qui doit être une disposition transitoire et complémentaire aux mesures énoncées au paragraphe 3.1 ci-dessus.

3.4 Par ailleurs, la Région AFI croit fermement que lors de l'élaboration du régime de MBM, l'OACI devra prendre en compte le principe de responsabilités communes dans la différence (CBDR) tel qu'énoncé dans les dispositions de l'Accord-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et le Protocole de Kyoto, ainsi que les capacités respectives et les circonstances spéciales (SCRC) des pays en développement.

3.5 Les États africains sont également d'avis que si un État décide d'appliquer les MBM à l'aviation civile internationale avant l'adoption d'un régime mondial de MBM, l'application de MBM dudit État reposera sur le consentement mutuel de tous les États concernés.

3.6 Au moment d'appliquer les MBM visées au paragraphe 3.5, il faudrait accorder des dérogations sur les routes en provenance et à destination des États en développement dont les activités d'aviation civile internationale sont au-dessous du seuil de 1% des recettes totales en tonne kilomètres.

4. CONCLUSION

4.1 La préférence des États africains est de retenir les dispositions “de minimis” telles que contenues aux paragraphes 15 et 16 de la Résolution de l’Assemblée A37-19. Ces dispositions sont marquées du sceau de neutralité tant pour les pays développés que pour les pays en développement. Les États africains demeurent toutefois ouverts à toutes autres options pourvu qu’elles soient simples, précises et qu’elles prennent valablement en compte la notion de capacités respectives et de circonstances spéciales (SCRC) des pays en développement.

4.2 Enfin, les États africains préfèrent un régime mondial de Mesures fondées sur le Marché (MBM) plutôt qu’un ensemble de MBM hétéroclites arrêtées aux plans national et régional et exhortent les États membres à soutenir les efforts de l’OACI visant à élaborer le régime mondial de Mesures fondées sur le Marché (MBM).

— FIN —