



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement

RECOMMANDATION SUR LA MANIÈRE D'ABORDER LA CONTRIBUTION CROISSANTE DES ÉMISSIONS DES MOTEURS D'AÉRONEFS AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

(Note présentée par 41² États contractants, membres de
la Conférence européenne de l'aviation civile)

SOMMAIRE

Cette note appelle l'attention sur les préoccupations grandissantes au sujet de la contribution de l'aviation au changement climatique et sur l'impératif qui en résulte de limiter ou de réduire l'impact environnemental au niveau mondial des émissions de moteurs, de manière à faciliter la croissance durable de l'aviation.

Décision de l'Assemblée : L'Assemblée est invitée à refléter dans son exposé récapitulatif sur la protection de l'environnement les recommandations présentées dans le paragraphe 14.

INTRODUCTION

1. Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a effectué un travail considérable sur les émissions provenant des aéronefs. Une action de l'OACI (1996) a abouti à la préparation du rapport spécial du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) «L'aviation et l'atmosphère planétaire». Ce rapport reconnaît que les aéronefs subsoniques en production aujourd'hui ont un rendement en carburant meilleur d'environ 70% par passager-kilomètre que ceux d'il y a 40 ans.

2. Le CAEP a :

¹ Les versions anglaise et française sont fournies par la CEAC.

² Albanie, Allemagne*, Arménie, Autriche*, Azerbaïdjan, Belgique*, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre*, Croatie, Danemark*, Espagne*, Estonie*, Finlande*, France*, Grèce*, Hongrie*, Irlande*, Islande, Italie*, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie*, Lituanie*, Luxembourg*, Malte*, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas*, Pologne*, Portugal*, République tchèque*, Roumanie, Royaume-Uni*, Slovaquie*, Serbie-Monténégro, Slovénie*, Suède*, Suisse, Turquie, Ukraine.

* Les États Membres de l'Union européenne sont indiqués par un astérisque dans la liste ci-dessus.

- examiné comment l'innovation technologique peut aider, au moyen d'une conception améliorée du moteur et de la cellule, à parvenir à une réduction des émissions;
- examiné la pertinence des cadres réglementaires actuels et alternatifs visant à répondre aux incidences atmosphériques occasionnées par les émissions de moteurs;
- commencé ses travaux sur une méthodologie de certification pour les émissions dans les conditions de montée et de croisière afin de compléter les normes d'atterrissage et de décollage existantes liées aux aéroports;
- examiné les objectifs des technologies de NO_x réduites et des émissions à long terme.

3. Le rapport du GIEC¹ utilise le terme «forçage radiatif» pour décrire l'effet de serre. Prenant 1992 comme année de référence, la part de forçage radiatif occasionnée par l'aviation compte pour 3,5% du total imputable à toutes les activités anthropiques. Dans le scénario de référence, il est anticipé que le forçage radiatif occasionné par l'aviation augmentera au cours de la période 1992-2050 d'un facteur de 3,8 pour atteindre en 2050 5% de toutes les activités anthropiques. Les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport aérien international, dont il est rendu compte par les parties à l'Annexe 1 de la Convention Cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ont augmenté de 48% entre 1990 et 2000.

4. Les aéronefs perturbent l'atmosphère en changeant les concentrations de certains gaz et particules existants à l'état de trace et en formant des traînées de condensation. Les émissions d'aéronefs comprennent des gaz à effet de serre tels que le CO₂ et le H₂O qui piègent la radiation terrestre et les gaz chimiquement actifs qui altèrent les gaz à effet de serre naturels, tels que O₃ et CH₄. Les particules sont susceptibles d'avoir une interaction directe avec l'équilibre de la radiation terrestre ou d'influencer les propriétés de formation et radiatives des nuages. Un enchaînement de causes fait que les émissions directes des aéronefs s'accumulent dans l'atmosphère, changent la chimie et la microphysique, et altèrent les substances actives radiatives dans l'atmosphère, qui changent le forçage radiatif et par conséquent le climat.

5. Les dernières prévisions pour la croissance du trafic dans le secteur de l'aviation, dont il a été discuté à CAEP/6, font état d'une croissance annuelle de 4,1% jusqu'en 2020, un supplément de 12 667 aéronefs s'ajoutant à la flotte mondiale entre 2002 et 2020 pour satisfaire à cette croissance. Malgré les avantages environnementaux qu'apporteront la technologie améliorée des appareils et des moteurs et l'efficacité du système de circulation aérienne, ces éléments-là seront insuffisants pour contrer les effets de l'augmentation des émissions consécutive à la croissance prévue de l'aviation, tels que décrits dans le rapport du GIEC¹.

6. En janvier 2001, le troisième rapport d'évaluation du GIEC, consacré au fondement scientifique de l'évolution climatique provenant de toutes les sources, conclut que : *«Un nombre croissant d'observations nous donne aujourd'hui une image d'ensemble d'une planète qui se réchauffe et de plusieurs autres changements dans le système climatique.»* Il note en particulier que :

- au XX^e siècle, la température moyenne globale à la surface s'est accrue d'environ 0,6°;

¹ Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat 1999, l'Aviation et l'atmosphère planétaire.

- les températures ont augmenté ces 40 dernières années dans les 8 kilomètres les plus bas de l'atmosphère;
- la couverture neigeuse et les étendues glaciaires se sont réduites;
- le niveau moyen global des mers s'est élevé et la charge thermique des océans a augmenté.

7. Dans le rapport entrepris à la demande des Initiatives des finances du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) (« les Changements climatiques et l'industrie de services financiers ») il est fait valoir que *« À mesure que les conséquences économiques potentielles du changement climatique s'imposent à eux, les directeurs de sociétés, les responsables, les administrateurs de fonds de pension et les investisseurs institutionnels se trouveront de plus en plus dans l'obligation d'y répondre. Les institutions financières auront besoin de prendre la pleine mesure des responsabilités financières consolidées – dans tous les secteurs de l'économie et dans toutes les régions du monde – afin que les activités d'investissement bancaire, de gestion des biens, de placements en actions et de gestion des risques de portefeuille soient pleinement renseignées »*¹.

8. L'Organisation météorologique mondiale (OMM) a présenté une note d'information à CAEP² qui laissait entendre que le changement climatique pouvait être à l'origine de situations météorologiques telles que des températures de surface élevées, des vents forts et une météorologie convective, susceptibles d'influencer négativement les conditions opérationnelles de l'aviation.

IMPÉRATIFS DE POLITIQUES À L'AVENIR

9. Tous les 41 États CEAC sont tenus de respecter les obligations de la CCNUCC et 39 d'entre eux ont ratifié le Protocole de Kyoto. Ces 41 États, qui représentent quelque 18 à 20 pour cent du volume du transport aérien mondial, ont obligation de limiter ou de réduire les gaz à effet de serre en aviation.

10. En réponse aux préoccupations grandissantes au sujet de la contribution de l'aviation aux changements climatiques, la Résolution A33-7 de l'Assemblée de l'OACI (septembre/octobre 2001) demandait au Conseil d'envisager des mesures visant à réduire ou à limiter les incidences environnementales des émissions des moteurs et de formuler des propositions à la Conférence des Parties à la CCNUCC.

11. Le Conseil a répondu en concluant un accord type, avec des lignes directrices, pour la mise au point d'accords volontaires entre gouvernements et industrie, et définissant deux larges avenues permettant de poursuivre la question de l'échange des droits d'émission – une approche volontaire, et une approche conforme aux procédures de la CCNUCC. Une quantité de travail considérable a également été effectuée sur les aspects techniques et juridiques des prélèvements fiscaux liés aux émissions, sans aboutir à un accord sur de nouvelles lignes directrices.

12. Le Protocole de Kyoto appelle les Parties à poursuivre les travaux sur la limitation ou la réduction des émissions de gaz à effets de serre provenant de l'aviation par l'intermédiaire de l'OACI. Il a

¹ Traduction libre de l'anglais

² CAEP/6-IP/31 – Operational impact of climate change on aviation

été difficile cependant de parvenir à un accord sur une action concertée significative. Ceci pousse les États qui sont tenus par des engagements précis à réduire les émissions à prendre des mesures qui ne sont pas globalement harmonisées.

13. Nous devons agir devant ces impacts – en n’agissant pas maintenant nous aboutirons à une obligation croissante de gestion rigoureuse de la demande ou à un gel du développement des infrastructures, ou les deux. Toute nouvelle objection au développement de la capacité aéroportuaire aura un impact négatif sur l’industrie. D’autres secteurs agissent – nous encourrons le risque que l’aviation soit considérée comme restant à la traîne et que des mesures soient prises sans consultation adéquate ou sans contribution de la part de la communauté aéronautique.

DÉCISION DE L’ASSEMBLÉE

14. Les États membres de la CEAC invitent la 35^e Session de l’Assemblée de l’OACI à :

- a) reconnaître que l’impact de l’aviation sur le changement climatique s’accroît avec le temps;
- b) promouvoir des politiques visant à aider les États contractants qui sont parties à la CCNUCC à prendre des mesures de précaution pour combattre le changement climatique;
- c) reconnaître que les États sont soumis à des obligations juridiques pertinentes, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies susceptibles d’influencer les mesures qu’ils cherchent à prendre ou pourraient être tenus de prendre pour limiter ou réduire les émissions, et par conséquent, à se joindre aux États membres de la CEAC en n’appuyant pas les propositions d’amendement du texte de l’Appendice I de la Résolution de l’Assemblée (reproduit en Appendice A) dans la note A/35-WP/77 au sujet des options fondées sur le marché, dont le Conseil de l’OACI a discuté¹, qui visent à limiter les possibilités de mettre en œuvre des mesures fondées sur le marché pour réduire les gaz à effet de serre et, en particulier, à prier instamment les États de s’abstenir d’imposer des redevances liées aux émissions de CO₂ jusqu’à ce que l’OACI ait mené les études juridiques, économiques et techniques nécessaires;
- d) demander au Conseil de continuer de soutenir les activités visant à apporter de nouvelles améliorations à la technologie et aux opérations existantes et, si possible, à identifier des innovations techniques et de nouvelles opérations qui réduiront les émissions et faciliteront la croissance durable de l’aviation.

¹ cf. C-DEC 172/19, par. 5 et 6

APPENDICE A

EXTRAIT DE LA RÉSOLUTION A33-7 DE L'ASSEMBLÉE, APPENDICE I

L'Assemblée,

1. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'orientations sur l'application de mesures fondées sur le marché destinées aux États et visant à réduire ou à limiter les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, en particulier pour ce qui est de l'atténuation des effets de l'aviation sur les changements climatiques; de formuler des propositions concrètes et de donner des avis le plus tôt possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC;

2. *Encourage* les États et le Conseil, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité et à prendre des mesures compatibles avec le cadre décrit ci-dessous, les États devant s'efforcer de prendre des mesures qui soient homogènes pour les émissions des aviations nationales et internationales :

a) Mesures volontaires

1. *Encourage* les États et les autres parties concernées à prendre des mesures à court terme pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale, en particulier par des mécanismes volontaires;
2. *Demande instamment* au Conseil de faciliter ces mesures en formulant des lignes directrices (par exemple pour quantifier, surveiller et vérifier les réductions des émissions ou les mesures prises) au sujet de pareilles mesures, y compris un accord volontaire type, s'il y a lieu, et de faire en sorte que ceux qui prendront sans tarder ces mesures en bénéficieront et ne seront pas pénalisés par la suite pour les avoir prises;

b) Prélèvements liés aux émissions

1. *Reconnaît* la validité permanente de la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions;
2. *Prie instamment* les États de suivre les indications actuelles figurant dans cette résolution;
3. *Prie instamment* les États de s'abstenir de prendre des mesures unilatérales visant à instaurer des prélèvements liés aux émissions qui soient incompatibles avec les indications actuelles;
4. *Invite instamment* le Conseil à entreprendre d'autres études et à élaborer de nouvelles orientations sur le sujet;

c) Échanges des droits d'émission

1. *Entérine* l'élaboration d'un système ouvert d'échange des droits d'émission dans l'aviation internationale;
2. *Demande* au Conseil de formuler à titre prioritaire des lignes directrices sur un système ouvert d'échange des droits d'émission dans l'aviation internationale, centrées sur l'établissement de la base structurelle et juridique de la participation de l'aviation à un système ouvert d'échange des droits, et comprenant des éléments clés tels que les comptes rendus, la surveillance et la conformité; ces lignes directrices auront la souplesse maximale possible, tout en restant compatibles avec le processus de la CCNUCC.

— FIN —