



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 17 : Protection de l'environnement

#### EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENTS CLIMATIQUES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Est présentée pour adoption une proposition de révision de la Résolution A37-19 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, qui tient compte des progrès réalisés depuis la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans les domaines clés des travaux sur l'aviation internationale et les changements climatiques, notamment les objectifs ambitieux mondiaux (voir A38-WP/26), les mesures technologiques et opérationnelles (A38-WP/25), les carburants alternatifs durables pour l'aviation (A38-WP/28), les mesures basées sur le marché (MBM) (A38-WP/29), les plans d'action des États (A38-WP/30) et l'assistance aux États (A38-WP/31).

Bien que le Conseil ait décidé de soumettre la proposition présentée en appendice, certains de ses membres ont encore des points de vue divergents sur des questions concernant les MBM, notamment au paragraphe 17.

Une proposition de révision de la Résolution A37-18 est présentée dans une note de travail distincte (A38-WP/27, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à adopter la résolution révisée de l'Assemblée concernant l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques, présentée en appendice.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C, <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note de travail seront entreprises dans les limites des ressources prévues au Budget-Programme 2014-2016 et au moyen de contributions extrabudgétaires.

<i>Références :</i>	<i>A38-WP/25, Faits nouveaux survenus dans l'aviation civile et l'environnement</i> <i>A38-WP/26, Tendances actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation</i> <i>A38-WP/28, Carburants alternatifs durables pour l'aviation</i> <i>A38-WP/29, Mesures basées sur le marché (MBM)</i> <i>A38-WP/30, Plans d'action des États concernant les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub></i> <i>A38-WP/31, Assistance aux États — L'aviation et les changements climatiques</i> <i>A38-WP/32, Faits nouveaux survenus dans d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales</i> <i>A38-WP/33, Initiative de neutralité climatique de l'Organisation des Nations Unies</i> <i>Doc 9958, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2010)</i> <i>C-MIN 199/131<sup>1</sup></i>
---------------------	--

---

<sup>1</sup> C-MIN 199/13 en cours de préparation.

## APPENDICE

### **Résolution 17-xx : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI et ses États membres reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

*Soulignant de nouveau* le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable,

*Considérant* que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

*Considérant* que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (Parties à l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

*Constatant* qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 pour cent du total mondial des émissions de CO<sub>2</sub>, continueront à augmenter en raison du développement soutenu du secteur,

*Considérant* qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'Aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été élaboré à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,

*Considérant* que le rapport spécial du GIEC reconnaissait que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,

*Considérant* que l'OACI a demandé que le GIEC inclue une mise à jour des principaux résultats du rapport spécial dans son quatrième rapport d'évaluation, publié en 2007, et dans son cinquième rapport d'évaluation, qui sera publié en 2014,

*Notant* l'opinion scientifique selon laquelle l'augmentation de la température moyenne mondiale au-dessus des niveaux préindustriels ne devrait pas dépasser 2 °C,

*Reconnaissant* les principes et dispositions en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les États développés prenant les devants dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto,

*Reconnaissant aussi* les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

*Reconnaissant* que la présente Résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à son Protocole de Kyoto,

~~*Notant* que, conformément à la Résolution A36-22, la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques d'octobre 2009 (HLM-ENV/09) a approuvé le Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, y compris des objectifs ambitieux mondiaux en matière de rendement du carburant, un panier de mesures et les moyens de mesurer les progrès réalisés,~~

*Reconnaissant* qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 pour cent par an du rendement du carburant permette d'atteindre le niveau de réduction nécessaire pour stabiliser puis réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et qu'il faudra envisager des objectifs plus ambitieux pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

*Notant* que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation, il faut une approche globale, consistant en travaux dans les domaines de la technologie et des normes ainsi que dans ceux des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

*Reconnaissant* les progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 pour cent plus économiques en carburant par kilomètre passager qu'en 1960,

*Accueillant avec satisfaction* l'agrément par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) des spécifications de la certification relative à une norme mondiale sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs,

*Reconnaissant* que les mesures de gestion du trafic aérien (ATM) au titre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs,

*Accueillant avec satisfaction* l'adoption de la stratégie de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) à la 12<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne de l'OACI, en novembre 2012,

~~*Notant* que la réunion HLM-ENV/09 a déclaré que l'OACI établirait pour l'aviation internationale un mécanisme de formulation d'un cadre de mesures fondées sur le marché en tenant compte des conclusions de ladite réunion et des résultats de la réunion COP15 de la CCNUCC ainsi que des résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI et de leurs appendices, afin de mener promptement ce mécanisme à bonne fin, {MBM}~~

*Rappelant* la Résolution A37-19 demandant au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures fondées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de A37-19, pour examen à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, {MBM}

*Reconnaissant* qu'il est important d'éviter la multiplicité des approches en matière de conception et de mise en œuvre d'un cadre pour les MBM et d'un régime mondial de MBM, {MBM}

Rappelant la Résolution A37-19 demandant au Conseil d'explorer la faisabilité d'un régime mondial de MBM afin de s'attaquer aux émissions de l'aviation internationale, {MBM}

Notant la décision du Conseil du 9 novembre 2012 qui reconnaissait que les résultats de l'analyse qualitative et quantitative des trois options de régime mondial de MBM évaluées par le Secrétariat avec l'appui des experts des MBM a révélé que les trois options étaient toutes techniquement possibles et avaient la capacité de contribuer à atteindre les objectifs environnementaux de l'OACI et que le Conseil est convenu qu'il fallait entreprendre un complément d'analyse quantitative pour pouvoir formuler des conclusions plus robustes et plus concrètes, {MBM}

Reconnaissant l'intérêt potentiel d'un régime mondial de MBM comme moyen supplémentaire de favoriser la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux en question au § 7, {MBM}

Notant l'appui de l'industrie de l'aviation à un programme mondial unique de compensation carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, en tant que mesure efficace par rapport à ses coûts qui compléterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure, {MBM}

Notant que la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/09) a approuvé l'utilisation de carburants alternatifs durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation,

Notant aussi que la CAAF/09 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF),

Notant les progrès réalisés pour prouver la faisabilité technologique de carburants alternatifs durables interchangeables pour l'aviation et que ces carburants nécessiteront l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme et de s'attaquer à l'écart de prix initial par rapport au carburéacteur conventionnel,

Reconnaissant la nécessité d'élaborer ces carburants et de les utiliser d'une manière économiquement réalisable et acceptable sur les plans social et environnemental ainsi que la nécessité d'une plus grande harmonisation des approches de la durabilité,

Notant que, conformément à la Résolution A37-19 de l'Assemblée, une stratégie substantielle de renforcement des capacités a été entreprise par l'Organisation afin d'aider à la préparation et la soumission des plans d'action des États, notamment la tenue d'ateliers de formation en cours d'emploi et l'élaboration d'éléments indicatifs, une interface web interactive et l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET),

Accueillant avec satisfaction le fait que, au 30 juin 2013, 61 États membres représentant plus de 78,89 pour cent du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué leurs plans d'action à l'OACI,

Notant que le séminaire de l'OACI « De l'aide pour agir – L'aviation et les changements climatiques », en octobre 2012, a souligné la participation active des États membres et des organisations internationales aux activités liées aux plans d'action nationaux, exploré des sources possibles d'appui financier à l'action environnementale et donné l'occasion de partager des renseignements et de constituer des partenariats pour faciliter l'assistance définie par les États aux fins de la prestation et la mise en œuvre de leurs plans d'action,

*Reconnaissant* que les États font face à des circonstances différentes, qu'ils n'ont pas tous les mêmes capacités pour relever les défis posés par les changements climatiques et qu'il est indispensable de leur fournir le soutien nécessaire, particulièrement aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

*Affirmant* qu'il conviendrait de prendre dès que possible des mesures ciblées pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités,

*Considérant* que le Protocole de Kyoto prévoit différents instruments souples (tels que le mécanisme de développement propre — MDP), qui seraient avantageux pour des projets concernant des États en développement,

*Affirmant* que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO<sub>2</sub> de 1,5 pour cent par an en moyenne de 2009 à 2020, ~~pour d'atteindre~~ d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et ~~en arriver, en 2050, à une réduction de réduire~~ de réduire de 50 pour cent de ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

*Reconnaissant* qu'il est nécessaire de surveiller les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante et d'en rendre compte,

*Reconnaissant* les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration d'une méthode commune de calcul des émissions de GES produites par les voyages aériens,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution ~~A38-yy~~ A37/18, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, remplace ~~les~~ les Résolutions ~~A37-18 et A37-19~~ A36-22 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes et fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;
- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la CCNUCC ;

3. *Réitère* :

- a) que l'OACI devrait continuer à prendre des initiatives pour diffuser des renseignements sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;
- b) qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aviation sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement ;

4. Réaffirme que la présente résolution ne crée pas un précédent ni ne préjuge du résultat de négociations dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto et qu'elle ne représente pas la position de leurs Parties ;

**Objectifs ambitieux mondiaux – paragraphes 5 à 10**

5. 4. Décide que les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 pour cent par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 pour cent par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;

6. 5. Convient que les objectifs mentionnés au § 5 4 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

7. 6. Décide aussi que, sans aucune attribution d'obligations particulières aux États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu : des circonstances et moyens respectifs des États, en particulier des pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation, de la croissance durable de l'aviation internationale et du fait que les émissions gazeuses augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures d'atténuation soient mises au point et en place ;

- ~~a) des circonstances particulières et des capacités respectives des pays en développement ;~~
- ~~b) du fait que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront comment chaque pays pourra contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;~~
- ~~c) du fait que certains États peuvent prendre des mesures plus ambitieuses avant 2020, ce qui peut compenser l'augmentation des émissions due à la croissance du transport aérien des États en développement ;~~
- ~~d) de la maturité des marchés de l'aviation ;~~

~~e) de la croissance durable de l'industrie de l'aviation internationale ;~~

~~f) du fait que les émissions peuvent augmenter en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions ainsi que d'autres mesures d'atténuation soient mis au point et mis en place ;~~

8. Reconnaît les nombreuses mesures que les États membres de l'OACI ont prises et comptent prendre à l'appui de la réalisation des objectifs ambitieux collectifs, notamment la modernisation de la gestion du trafic aérien, l'accélération de l'utilisation de technologies aéronautiques à faible consommation de carburant ainsi que l'élaboration et l'utilisation de carburants alternatifs durables, et encourage d'autres efforts de ce type ;

9.7. ~~Convient~~ d'examiner, à sa ~~39<sup>e</sup>~~ ~~38<sup>e</sup>~~-session, l'objectif indiqué au § ~~6~~ ~~7~~ à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, des ~~nouvelles~~ études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;

10.8. ~~Demande~~ au Conseil de continuer à ~~explorer~~ la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la ~~39<sup>e</sup>~~ ~~38<sup>e</sup>~~ session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme.

#### **Plans d'action nationaux/Aide aux États – paragraphes 11 à 15**

11.9. ~~Encourage~~ encore plus les États à soumettre leurs plans d'action volontaire, exposant les grandes lignes de leurs politiques et de leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale ;

12.10. ~~Invite~~ les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin ~~2015~~ ~~2012~~ et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements sur les avantages prévus au plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique ;

13. ~~Encourage~~ les États qui ont déjà soumis leurs plans d'action à partager les renseignements qui y figurent et à constituer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer les États qui n'ont pas préparé leurs plans d'action ;

14. ~~Encourage~~ les États à mettre leurs plans d'action nationaux à la disposition du public en tenant compte de la sensibilité commerciale des renseignements qui y figurent ;

15.11. ~~Demande~~ au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin ~~2015~~ ~~2012~~ afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement leurs plans d'action à l'OACI ;



~~12. Décide qu'un seuil de minimis d'activités d'aviation internationale de 1 pour cent du total de tonnes-kilomètres payantes devrait s'appliquer à la présentation de plans d'action par les États, comme suit :~~

- ~~a) il n'est pas attendu des États qui sont sous le seuil qu'ils présentent des plans d'action pour la réalisation des objectifs mondiaux ;~~
- ~~b) il est attendu des États qui sont sous le seuil mais sont par ailleurs convenus de contribuer volontairement à la réalisation des objectifs mondiaux, qu'ils présentent des plans d'action ;~~

**Mesures basées sur le marché – paragraphes 16 à 28**

~~13. Demande au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer d'un cadre pour les mesures fondées sur le marché (MBM) en aviation internationale, qui figure en Annexe, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe, pour examen à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI ;~~

~~16. 14. Prie instamment les États de respecter les principes directeurs énumérés dans l'Annexe lors de l'élaboration de nouvelles MBM et de la mise en œuvre des MBM existantes pour l'aviation internationale, et d'engager des consultations et négociations bilatérales et/ou multilatérales constructives avec d'autres États pour parvenir à une entente ;~~

~~17. Reconnaît que les États ou groupes d'États, avant la pleine application d'un régime mondial de MBM, peuvent décider de mettre en œuvre des MBM s'appliquant aux vols à destination ou en provenance de pays tiers qui partent ou qui arrivent à des aéroports situés sur leurs territoires, pour la portion de ces vols qui est effectuée à l'intérieur de leur espace aérien, et couvrant intégralement toutes les émissions des vols qui partent et qui arrivent à des aéroports situés sur leurs territoires ;~~

~~18. Décide que les États ou groupes d'États qui souhaitent mettre en œuvre les nouvelles MBM visées au § 17 devraient exempter de l'application des MBM les routes à destination et en provenance des États en développement dont la part des activités d'aviation civile internationale est inférieure au seuil de 1 % du total des tonnes-kilomètres payantes de ces activités tant que le régime mondial n'aura pas été décidé ;~~

~~19. Invite instamment les États ou groupes d'États qui souhaitent mettre en œuvre les nouvelles MBM concernant les émissions qui n'entrent pas dans le cadre décrit au § 17 ci-dessus ou qui souhaitent élargir l'application de MBM existantes au-delà de ce cadre, à entreprendre des consultations et des négociations bilatérales et/ou multilatérales constructives avec d'autres États pour parvenir à une entente ;~~

~~15. Décide d'un seuil de minimis d'activités d'aviation internationale, conforme aux principes directeurs de l'Annexe, de 1 pour cent du total des tonnes-kilomètres payantes pour les MBM, comme suit :~~

- ~~a) les exploitants d'aéronefs commerciaux des États qui sont sous le seuil devraient avoir droit à une exemption pour l'application de MBM qui sont établies aux niveaux national, régional et mondial ;~~
- ~~b) les États et régions qui mettent en œuvre des MBM peuvent aussi envisager d'accorder une exemption à d'autres petits exploitants d'aéronefs ;~~

16. Demande au Conseil de revoir le seuil de minimis mentionné au § 15 pour les MBM, compte tenu des circonstances particulières des États et des incidences potentielles sur l'industrie et les marchés aéronautiques, et eu égard aux principes directeurs énumérés dans l'Annexe, d'ici la fin de 2011 ;

17. Prie instamment les États d'examiner les MBM existantes et prévues pour l'aviation internationale afin de s'assurer qu'elles cadrent avec les principes directeurs énumérés dans l'Annexe et avec les dispositions des § 15 et 16 ci-dessus ;

20. Décide d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale ;

21. Demande au Conseil :

- a) de mettre la touche finale aux activités concernant les aspects techniques, les bienfaits environnementaux, les incidences économiques sur l'aviation internationale et les modalités des trois options d'un régime mondial de MBM, en s'appuyant sur les progrès réalisés par le Conseil, et en tenant compte aussi, selon qu'il convient, de la proposition du secteur de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux et sans préjudice des négociations entreprises dans le cadre de la CCNUCC ;
- b) de recommander un régime mondial de MBM qui tienne pleinement compte des principaux éléments de conception, dont un moyen de tenir compte de la situation propre et des moyens respectifs dont il est fait mention aux § 22 à 26 ci-dessous, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures qui comprend aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI ;
- c) de rendre compte des résultats des travaux mentionnés aux alinéas a) et b) ci-dessus, pour décision par la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;

22. Décide qu'une MBM devrait tenir compte de la situation particulière et des moyens respectifs des États, en particulier des États en développement, tout en tenant au minimum la distorsion du marché ;

23. Décide aussi que la situation particulière et les moyens respectifs des États en développement pourraient être pris en compte au moyen d'exemptions de minimis de l'application de MBM, ou au moyen de l'application progressive de MBM, à des routes ou des marchés particuliers à faible niveau d'activité d'aviation internationale, notamment les routes et marchés desservant des pays en développement ;

24. Décide aussi que le fardeau administratif lié à l'application de MBM à des États ou des exploitants d'aéronefs à très faible niveau d'activité d'aviation internationale ne devrait pas être supérieur aux avantages de leur participation aux MBM et qu'il faudrait envisager des exemptions de l'application de MBM à de tels États ou exploitants d'aéronefs, tout en préservant l'intégrité des MBM en ce qui concerne l'environnement ;

25. Décide aussi que des aménagements des spécifications MBM pour les exploitants d'aéronefs pourraient être basés sur la rapidité de la croissance, la prompte adoption de mesures d'amélioration du rendement du carburant et les dispositions pour les nouveaux participants ;

26. Décide de plus que, dans la mesure où la mise en œuvre d'une MBM produit des recettes, elle devrait être utilisée de manière compatible avec le principe directeur n) de l'Annexe.

~~27.~~ ~~49.~~ *Reconnait* que les programmes volontaires de compensation constituent, à court terme, un moyen pratique de compenser les émissions de CO<sub>2</sub>, et *invite* les États à encourager les exploitants qui souhaitent prendre rapidement des mesures de compensation des émissions de carbone, particulièrement à utiliser des crédits provenant de programmes internationaux reconnus tels que le mécanisme de développement propre (MDP) ;

~~28.~~ ~~20.~~ *Demande* au Conseil de collecter des renseignements sur le volume des compensations carbone achetées dans le cadre du transport aérien, notamment par le biais des plans d'action nationaux soumis à l'OACI, et de continuer à élaborer et à diffuser des meilleures pratiques et des outils, tels que le calculateur des émissions de carbone de l'OACI, qui aideront à harmoniser la mise en œuvre des programmes de compensation des émissions de carbone ;

~~29.~~ *Demande* au Conseil de tenir à jour et de renforcer les méthodes normalisées appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>;

~~30.~~ *Demande* au Conseil de demander aux États de continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale ;

~~31.~~ ~~24.~~ *Demande* au Conseil de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale, en se fondant sur les renseignements approuvés par ses États membres ;

~~32.~~ *Demande* que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, que leur cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ;

### Assistance aux États – paragraphe 33

~~33.~~ ~~22.~~ *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à jouer un rôle central dans la fourniture d'assistance à ses États membres en diffusant les renseignements les plus récents sur les meilleures pratiques et en fournissant des orientations et autre assistance technique afin de renforcer les capacités et transferts de technologies, notamment dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI ;
- b) de consolider les partenariats avec d'autres organisations internationales et de faire fond sur eux pour répondre aux besoins d'assistance des États membres de l'OACI, notamment par le biais de leurs plans d'action, ce qui se traduira par une réduction des émissions de l'aviation internationale ;
- ⇒ c) de continuer d'étudier, d'identifier et d'élaborer des processus et des mécanismes pour faciliter la fourniture d'une assistance technique et financière ainsi que pour faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités aux pays en développement, et de rendre compte de ses progrès, notamment des processus et mécanismes élaborés, des résultats obtenus ainsi

que des recommandations supplémentaires, avant la fin de ~~2015~~ 2012 à la ~~39~~ 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;

- ~~b)~~ d) de continuer de lancer des mesures spécifiques pour aider les États ~~des pays~~ en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

34. 23. Demande aux États :

- a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le quatrième rapport d'évaluation publié récemment ;
- b) de veiller à ce que les futures évaluations internationales des changements climatiques entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;

**Mesures technologiques et opérationnelles – paragraphe 34, alinéas c) à g)**

- c) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant moins de carburant ;
- e) d) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies encore plus efficaces d'ici 2020 ;
- ~~d)~~ e) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces du point de vue du carburant pour réduire les émissions de l'aviation ;
- e) f) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies ~~fondées sur les satellites~~ qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne, et de travailler en collaboration avec l'OACI pour apporter ces avantages dans toutes les régions et tous les États, en tenant compte de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- ~~f)~~ g) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts d'exploitation ATM pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;

**Carburants alternatifs durables – paragraphe 23, alinéas h) à l)**

- ~~g) d'élaborer des actions de politique pour accélérer le développement, la distribution et l'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation ;~~
- ~~h) de travailler de concert avec l'OACI et d'autres organismes internationaux pertinents pour échanger des informations et les meilleures pratiques ;~~
- ~~i) d'envisager des mesures pour appuyer la recherche et le développement dans le domaine des carburants d'aviation alternatifs durables, les investissements dans la culture de nouvelles matières premières et les installations de production, ainsi que des incitatifs pour~~

~~stimuler la commercialisation et l'utilisation des carburants d'aviation alternatifs durables afin d'accélérer la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation ;~~

- h) d'instaurer une approche coordonnée aux sein de leurs administrations nationales pour élaborer des actions de politique visant à accélérer le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de carburants alternatifs durables pour l'aviation, conformément à leurs circonstances nationales ;
- i) d'envisager des mesures pour appuyer la recherche et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle des voies de production durables jusqu'à la réalisation d'une capacité commerciale ;
- j) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants alternatifs en général, notamment ceux utilisés en aviation, qui devraient :
  - 1) permettre une nette réduction des GES, sur la base du cycle de vie, par rapport aux carburéacteurs conventionnels ;
  - 2) respecter les domaines de haute importance en ce qui concerne la biodiversité, la conservation et les avantages que tirent les humains des écosystèmes, conformément aux règlements internationaux et nationaux ;
  - 3) contribuer au développement social et économique local, et la concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devrait être évitée ;
- k) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou de la combinaison d'approches, et de surveiller, au niveau national, la durabilité de la production des carburants alternatifs pour l'aviation ;
- l) d'œuvrer ensemble sous l'égide de l'OACI et d'autres organes internationaux compétents, pour échanger renseignements et meilleures pratiques, notamment en ce qui concerne la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation ;

35 24. Demande au Conseil :

- a) de continuer ~~de~~ à élaborer et ~~de~~ à tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer ~~de~~ à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;

- d) de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI les indications et les instructions nécessaires pour aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec d'autres États de la région, visant à limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à leurs divers programmes ;

**Mesures technologiques et opérationnelles – paragraphe 35, alinéas e) à i)**

- e) d'élaborer une norme mondiale sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les aéronefs en fixant comme objectif l'achèvement des analyses d'ici la fin de 2015 et l'adoption par le Conseil en 2016 avec une date cible de 2013 ;
- f) d'élaborer plus avant de développer les moyens de mesure du rendement du carburant, notamment pour l'aviation d'affaires internationale, et d'élaborer des de développer et actualiser les objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long terme pour la consommation de carburant des aéronefs ;
- ~~g) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie à participer activement à d'autres travaux sur les carburants d'aviation alternatifs durables ;~~
- ~~h) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure requise par les carburants d'aviation alternatifs et d'incitatifs destinés à surmonter les obstacles initiaux du marché ; {replacé au § 35, alinéa m)}~~
- i) g) de continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM, et de tenir à jour et d'actualiser d'intensifier ses efforts pour élaborer de nouveaux les éléments d'orientation sur les améliorations de l'ATM et autres mesures opérationnelles visant à réduire les émissions de l'aviation internationale ;
- j) h) d'insister sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI et d'encourager les États et les parties prenantes à perfectionner la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement et à promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ;
- i) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;

**Carburants alternatifs durables – paragraphe 35, alinéas j) à m)**

- j) d'encourager les États et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques et à des travaux plus approfondis, sous l'égide de l'OACI, sur les carburants alternatifs durables pour l'aviation ;
- k) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;

- l) de collecter des renseignements sur les progrès des carburants alternatifs dans l'aviation, y compris par le biais des plans d'action nationaux, pour donner une vue globale de l'utilisation future des carburateurs alternatifs et rendre compte des changements dans le cycle de vie des émissions de GES afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- m) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation alternatifs durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux du marché ;
- ~~k) de déterminer des méthodes standard appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de demander aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic et la consommation de carburant ;  
{replacé au § 29}~~
- ~~l) de demander aux États de continuer à appuyer les travaux de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale ; {replacé au § 30}~~
- ~~m) d'entreprendre une étude sur l'application possible du mécanisme pour un développement propre (MDP) du Protocole de Kyoto à l'aviation internationale ;~~
- n) de surveiller et de diffuser, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les renseignements pertinents relatifs aux incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure ;
- o) de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques de gestion internes de la durabilité de l'Organisation.

**Annexe**

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché (MBM) sont les suivants :

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser la limitation des émissions de GES de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à réaliser les objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples administrativement ;
- e) les MBM devraient être efficaces du point de vue des coûts ;
- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une fois ;
- g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;
- h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;
- i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;
- l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO<sub>2</sub>, le cas échéant ;
- m) les MBM devraient inclure des dispositions de *minimis* ;
- n) si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;
- o) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États.