



A38-WP/430  
P/44  
3/10/13

## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR

(Section sur les changements climatiques)

(Présenté par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 17 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. La recommandation 17/2 est recommandée à la Plénière pour adoption.

*Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après avoir retiré la page de couverture.*

---

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

**17.3 CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

**Carburants alternatifs durables pour l'aviation**

17.3.1 Le Conseil soumet la note WP/28 sur les activités entreprises par l'OACI pour promouvoir et faciliter le développement et la distribution de carburants alternatifs durables pour l'aviation, y compris le partage de renseignements sur les meilleures pratiques entre États et autres parties prenantes, à savoir l'Atelier de l'OACI sur les carburants alternatifs durables, tenu en octobre 2011, l'actualisation du site web de l'OACI sur le Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ainsi que la promotion d'initiatives mondiales, dont le lancement, à l'occasion du Sommet Rio+20 en juin 2012, de l'initiative de l'OACI « *Trajectoire vers un avenir durable* ».

17.3.2 En juin 2012, le Groupe d'experts en carburants alternatifs durables a été créé et chargé d'élaborer des « recommandations » à ce sujet. De plus, les travaux du CAEP sur l'évolution des tendances en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, présentés dans la note WP/26, ont abordé la difficulté de quantifier les niveaux de production futurs de carburants alternatifs pour l'aviation et de prendre en compte les changements dans les émissions nettes de CO<sub>2</sub> sur la base du cycle de vie. Ces activités ont permis d'identifier les défis et les prochaines étapes, y compris la nécessité de s'occuper des barrières économiques initiales à la distribution à l'échelle commerciale des carburants alternatifs pour l'aviation et d'assurer la durabilité de ces carburants, ainsi que la nécessité d'améliorer la manière dont la production future et les changements dans les émissions liés au cycle de vie seront pris en compte dans l'évaluation par l'OACI des tendances environnementales.

17.3.3 Dans la note WP/164, l'Indonésie fournit des renseignements sur son « Initiative de développement durable pour une aviation verte » concernant les carburants d'aviation de remplacement, dans le cadre de son plan d'action national relatif aux changements climatiques. L'Assemblée est invitée à tenir compte de cette initiative pour la formulation de politiques et de mesures de mise en œuvre recommandées concernant l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre (GES).

17.3.4 Dans la note WP/250, la Fédération de Russie présente ses vues sur les défis pour le développement et le déploiement à long terme de carburants alternatifs durables pour l'aviation, en particulier capacités de production limitées, prix élevé, faible « coefficient d'utilité écologique », questions de sécurité alimentaire, etc.

17.3.5 WP/108, les États-Unis rendent compte de leurs efforts consacrés aux activités de recherche, développement, démonstration et déploiement de carburéacteurs de remplacement durables, notamment le soutien à la certification des carburants, les analyses environnementales et analyses de coûts et le développement des capacités de production, et ils reconnaissent les défis qu'il faudra surmonter pour le déploiement de ces carburants. La note réaffirme l'importance des carburéacteurs de remplacement pour atteindre les objectifs environnementaux de l'aviation internationale, tout en ayant à l'esprit les défis lorsqu'il s'agit de fixer les attentes quant à leur contribution future à court terme. L'Assemblée est invitée à réaffirmer le rôle de l'OACI pour soutenir les efforts des États membres et faciliter l'échange d'information et le partage des meilleures pratiques entre États en ce qui concerne la

recherche, le développement, la démonstration et le déploiement de carburéacteurs de remplacement durables.

17.3.6 Dans la note WP/83, la Lituanie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), rend compte des initiatives en cours en Europe en matière de carburants alternatifs durables pour l'aviation, et appuie un rôle permanent pour l'OACI, en particulier en réunissant les renseignements, en encourageant l'application de critères de durabilité bien conçus, en facilitant la convergence des politiques sur les mécanismes afin d'assurer la durabilité des carburants alternatifs et en prenant en compte les avantages pour ce qui est des émissions de GES sur cycle de vie, et en participant aux forums internationaux sur les carburants alternatifs.

17.3.7 Le Comité met en évidence les progrès réalisés depuis la dernière session de l'Assemblée, et donne son appui à la poursuite des travaux par l'OACI et ses États membres pour relever les défis dans le développement et le déploiement des carburants alternatifs durables pour l'aviation, y compris les travaux sur les critères de durabilité et sur la projection de la production future et des avantages environnementaux sur cycle de vie de ces carburants.

### **Plans d'action des États**

17.3.8 Le Conseil soumet la note WP/30 concernant les faits nouveaux survenus à l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée en rapport avec les plans d'action des États pour les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Afin d'aider les États à préparer et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI pour juin 2012, comme le prévoyait la Résolution A37-19 de l'Assemblée, l'OACI a mis au point, dans un échéancier de deux ans, un document d'orientation, un canevas de plan d'action et une interface web, et a tenu huit ateliers de formation pratique. Dès la mi-août 2013, 63 États membres, représentant approximativement 80 % du trafic aérien international mondial, ont établi et soumis à l'OACI des plans d'action. Il est attendu que la soumission d'autres plans d'action d'ici la fin de 2013 porterait la couverture totale du trafic aérien international mondial à plus de 90 %.

17.3.9 En se fondant sur ces initiatives et à la suite de l'examen des renseignements contenus dans les plans d'action soumis à l'OACI, des domaines d'amélioration et des étapes suivantes sont identifiés pour améliorer la qualité des plans d'action, aider à harmoniser les données qu'ils contiennent et accroître le nombre de plans d'action établis et actualisés.

17.3.10 Dans la note WP/305, le Brésil reconnaît l'importance de la soumission volontaire de plans d'action comme un précieux outil pour rendre compte des efforts en cours et des plans futurs de chacun des États membres pour s'attaquer aux incidences environnementales de l'aviation internationale. Le Brésil appuie les initiatives de l'Organisation, insiste sur le caractère volontaire des plans d'action des États et recommande que les plans d'action soumis soient accessibles au public pour promouvoir la transparence et l'efficacité des initiatives.

17.3.11 Dans la note WP/165, l'Indonésie fournit des informations sur son « Initiative de développement durable pour une aviation verte » concernant l'énergie renouvelable pour les opérations aéroportuaires dans le cadre de son plan d'action sur les changements climatiques. L'Assemblée est invitée à tenir compte de cette initiative pour la formulation de politiques et de mesures de mise en œuvre recommandées concernant l'atténuation des émissions de GES.

17.3.12 Dans la note WP/250, la Fédération de Russie insiste sur la nécessité de maintenir le caractère volontaire des plans d'action des États, et leur valeur comme instrument pour rendre compte des efforts déployés par chacun des États membres et de leurs plans pour l'avenir.

17.3.13 Dans la note WP/234, les États-Unis appuient fortement les initiatives de l'Organisation et reconnaissent dans les plans d'action des États un outil efficace pour mettre en lumière les efforts en cours et les plans futurs de chaque État membre pour s'attaquer aux incidences de l'aviation sur le climat et progresser vers les objectifs de l'OACI. La note recommande le renforcement des plans d'action, notamment leur soumission et leur mise à jour tous les trois ans à partir de juin 2012 et, afin qu'ils soient plus efficaces, leur mise à la disposition du public.

17.3.14 Dans la note WP/83, la Lituanie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), souligne la nécessité d'améliorer la communication par les États de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub>, pour un meilleur suivi des progrès vers la réalisation des objectifs mondiaux. Cette note encourage aussi les partenariats entre États pour l'élaboration de plans d'action, notamment par la mobilisation de soutien financier et technique pour les États qui souhaitent élaborer des plans d'action.

17.3.15 Dans la note WP/317, 18 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) reconnaissent l'importance des plans d'action volontaires des États pour réaliser les objectifs environnementaux de l'OACI et promouvoir une aviation durable. La région d'Amérique latine est donc fortement engagée à promouvoir l'élaboration de ces plans, et il est noté que six États d'Amérique centrale ont élaboré et soumis un plan d'action conjoint (voir la note WP/279).

17.3.16 Le président du Comité prend acte de cinq notes de travail (WP 131, 268, 279, 328 et 346) soumises à des fins d'information.

17.3.17 Le Comité reconnaît le succès des initiatives et les avancées réalisées par l'Organisation en ce qui concerne la préparation et la soumission de plans d'action des États, et il appuie la continuation des travaux de l'Organisation pour poursuivre l'assistance aux États dans la préparation et la mise à jour des plans d'action, et la mise en œuvre des mesures qu'ils contiennent.

17.3.18 Le Comité insiste sur l'importance de renforcer le caractère volontaire des plans d'action des États. Il encourage les États membres à communiquer volontairement des données plus complètes et robustes dans leurs plans d'action, pour faciliter la compilation par l'OACI de données sur les émissions mondiales, et à rendre leurs plans d'action accessibles au public. Il encourage aussi les partenariats entre l'OACI, les États et d'autres organisations pour appuyer l'élaboration des plans d'action, et insiste sur la nécessité de plus amples orientations et autre assistance technique à fournir par le Secrétariat.

### **Assistance aux États**

17.3.19 Le Conseil présente la note WP/31 sur les faits nouveaux intervenus à l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée en ce qui concerne la fourniture d'assistance aux États membres pour faciliter l'accès aux transferts de technologie, au renforcement des capacités et à des ressources financières, ainsi que dans l'élaboration des plans d'action des États.

17.3.20 Le niveau élevé d'intérêt, de coopération et d'engagement des États membres et d'autres parties prenantes au cours de l'initiative concernant les plans d'action et les avancées substantielles réalisées, dans un très court délai, sont dus à un solide programme de renforcement des capacités, allant de la fourniture d'éléments d'orientation et d'instruments pratiques, tels que l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), aux ateliers de formation pratique et à plus de 200 téléconférences avec des points de contact nationaux. D'autres activités d'information, dont le Symposium OACI sur l'aviation et les changements climatiques, tenu en mai 2013, ainsi que diverses publications, ont contribué au renforcement des capacités pour les États et au transfert de technologie aux États.

17.3.21 Le séminaire de l'OACI *De l'aide pour agir – L'aviation et les changements climatiques*, tenu en octobre 2012, a recensé les opportunités d'apporter l'assistance nécessaire pour mettre en œuvre les mesures identifiées dans les plans d'action des États. Il est souligné que l'OACI a édifié des partenariats avec d'autres organisations internationales en vue d'établir des processus pouvant faciliter un financement pour les États membres qui ont besoin d'une telle assistance. L'OACI a établi de tels partenariats avec le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), ainsi qu'avec l'Union européenne (UE).

17.3.22 Dans la note WP/176, le Royaume d'Arabie saoudite présente son point de vue sur les questions relatives à l'aviation internationale et aux changements climatiques. En ce qui concerne l'assistance aux États, la note invite l'Assemblée à recommander instamment l'étude de la conception et la mise au point de mécanismes pour faciliter la fourniture de l'assistance technique et financière aux pays en développement et leur accès aux ressources financières existantes et nouvelles, au transfert de technologie, au renforcement des capacités et aux mesures d'adaptation aux incidences sur l'environnement. Elle invite également l'Assemblée à recommander instamment l'étude d'idées novatrices pour trouver des sources de financement permettant de couvrir le coût des mesures d'adaptation et du transfert de technologie sans recourir à l'imposition de redevances ou de taxes sur la consommation de carburant d'aviation.

17.3.23 Le président du Comité prend acte de deux notes de travail (WP 166 et 270) présentées pour information.

17.3.24 Le Comité prend acte des faits nouveaux intervenus à l'OACI en rapport avec la fourniture d'assistance aux États en ce qui concerne l'aviation et les changements climatiques, y compris les récents partenariats établis avec le FENM et avec l'UE pour faciliter le financement pour les plans d'action des États. Il appuie aussi la poursuite des travaux de l'Organisation pour fournir une assistance aux États dans la préparation et la mise en œuvre de plans d'action et pour continuer de faciliter l'accès à des ressources financières existantes ou nouvelles, au transfert de technologie et au renforcement des capacités pour les pays en développement.

### **Coopération avec d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales**

17.3.25 Le Conseil présente la note WP/32 sur les faits nouveaux intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée concernant les travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement, entrepris en coopération avec d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales. Les renseignements communiqués dans la note WP/32 concernent notamment les faits nouveaux provenant : du processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ; de l'Organisation maritime internationale (OMI); de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable

(UNCESO), dite aussi Rio+20 ; du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ; du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT).

17.3.26 En ce qui concerne la mobilisation de recettes pour le financement des activités relatives au climat et l'utilisation de l'aviation internationale comme source potentielle de recettes de ce type pour les autres secteurs examinée dans le processus de la CCNUCC, un texte exprimant la préoccupation que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de façon disproportionnée comme source de telles recettes est proposé dans la suite à donner à la note, et un projet de texte de résolution de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques est proposé dans la note WP/34.

17.3.27 Le Comité convient des mesures proposées figurant dans la note WP/32, et recommande à l'Assemblée :

- a) d'appuyer la poursuite de la coopération de l'OACI avec d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales, en particulier dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques ;
- b) d'inviter les États membres à exprimer clairement leur inquiétude, dans le cadre du processus de la CCNUCC, quant à l'utilisation de l'aviation internationale comme source potentielle pour la mobilisation des recettes pour le financement à long terme de la lutte contre les changements climatiques dans d'autres secteurs, afin d'assurer que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de façon disproportionnée comme source de telles recettes ;
- c) d'inviter les États membres à communiquer et à assurer la coordination avec leurs délégations des Parties au processus de la CCNUCC au sujet des faits nouveaux intervenant sous les auspices de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques.

17.3.28 Le Conseil présente la note WP/33 sur les progrès réalisés par l'OACI dans la fourniture d'appui aux autres institutions du système des Nations Unies dans la mise en œuvre de l'Initiative de neutralité climatique de l'ONU. Le calculateur d'émissions de carbone de l'OACI continue d'être utilisé comme instrument officiel de l'ONU pour estimer la partie de l'inventaire des émissions des organismes des Nations Unies qui est attribuable aux voyages aériens, et des mises à jour et de l'assistance technique sont apportées en ce qui le concerne. L'OACI a aussi mis au point son calculateur des écoréunions (IGMC), qui calcule le lieu optimal d'une réunion en tenant compte des émissions de CO<sub>2</sub> produites par les voyages aériens des participants. L'inventaire carbone de l'OACI est mis à jour chaque année et d'importants travaux ont également été menés à bien par un groupe de travail du Secrétariat pour formuler un plan de réduction des émissions (PRE) pour l'Organisation.

17.3.29 Le Comité demande au Conseil de continuer à collaborer avec l'Initiative de neutralité climatique de l'ONU et de maintenir son leadership en mettant au point des méthodes et en mettant à jour des instruments pour quantifier les émissions de GES de l'aviation. Il demande aussi au Conseil de poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie pour réduire les émissions de GES et renforcer les pratiques de gestion de la durabilité au sein de l'Organisation.

**Mesures basées sur le marché (MBM)**

17.3.30 Le Conseil présente la note WP/29 sur les travaux de l'Organisation concernant les mesures basées sur le marché (MBM) comme suite à la dernière session de l'Assemblée, qui lui a demandé : d'élaborer un cadre pour les MBM ; d'examiner le seuil *de minimis* des MBM ; d'explorer la faisabilité d'un régime MBM mondial ; de collecter des renseignements sur le volume des compensations carbone ; et d'entreprendre une étude de l'application possible du Mécanisme de développement propre du Protocole de Kyoto à l'aviation internationale.

17.3.31 La note WP/29 indique que, en ce qui concerne la faisabilité d'un régime MBM mondial, des options possibles pour un régime mondial ont été examinées et que le Conseil, en juin 2012, a réduit à trois les options possibles, pour une élaboration plus poussée des éléments de conception et de l'analyse des incidences. En novembre 2012, le Conseil a reconnu que les résultats de l'analyse qualitative et quantitative des trois options ont démontré qu'elles seraient techniquement réalisables. En 2013, l'analyse a été encore affinée, en utilisant des prévisions de trafic actualisées et les tendances en matière de CO<sub>2</sub> provenant du CAEP. La note WP/29 couvre aussi les travaux d'élaboration d'un cadre pour les MBM, menés parallèlement aux travaux sur un régime mondial et se focalise sur les questions clés, à savoir : le rôle du cadre, la couverture géographique des MBM et la prise en compte des circonstances spéciales et capacités respectives des États.

17.3.32 Le Comité prend acte des travaux entrepris par l'Organisation au sujet des MBM comme suite aux demandes de la dernière session de l'Assemblée.

17.3.33 Dans les notes WP 250 et 275, la Fédération de Russie présente une analyse de la capacité d'une MBM de réduire le volume des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur de l'aviation internationale. La note WP/250 propose une approche de remplacement pour des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur. Elle propose de revoir les objectifs ambitieux mondiaux, de sorte que les objectifs puissent être réalisés en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur et d'étudier la possibilité de remplacer le concept de MBM par le concept d'« incitations économiques » à la réalisation de réductions « réelles ». La note propose aussi d'examiner la possibilité de créer un fonds climatique de l'OACI pour apporter une assistance aux États en développement, et d'établir « des forces mobiles aériennes de lutte contre les feux de forêt » sous les auspices des Nations Unies comme alternative à la fourniture par le secteur de ressources financières au Fonds pour le climat de la CCNUCC. La note prie aussi instamment les États d'abandonner le principe des exemptions *de minimis* pour les MBM. La note WP/275 propose des modifications du projet de texte de résolution sur l'aviation internationale et les changements climatiques soumis par le Conseil dans la note WP/34.

17.3.34 Dans la note WP/176, le Royaume d'Arabie saoudite présente son point de vue sur les questions relatives à l'aviation internationale et aux changements climatiques. En ce qui concerne les MBM, la note invite l'Assemblée à se focaliser sur des mesures plus efficaces que les MBM pour réduire les émissions et à demander une étude plus poussée par le Secrétariat au sujet des incidences des MBM sur les États en développement et les États éloignés.

17.3.35 Dans la note WP/258, les Émirats arabes unis présentent leurs vues sur le texte de résolution proposé dans la note WP/34. La note invite l'Assemblée à : adopter un cadre pour les MBM applicable dans l'espace aérien de l'État de mise en œuvre sans qu'un consentement mutuel soit exigé ; convenir d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, incluant une feuille de

route et un échancier ; demander au Conseil de présenter les résultats de ces travaux à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, en 2016 ; demander au Conseil d'élaborer des normes de l'OACI pour la surveillance, le compte rendu et la vérification (MRV) en ce qui concerne les émissions de GES provenant d'exploitants d'aéronefs engagés dans l'aviation internationale ; et demande au Conseil d'explorer de façon plus poussée une autre métrique pour le rendement du carburant.

17.3.36 Dans la note WP/350, le Viet Nam invite l'Assemblée à demander aux États de s'abstenir de prendre des MBM unilatérales et de travailler en collaboration avec l'OACI pour s'attaquer aux émissions de l'aviation. La note invite aussi instamment l'OACI à fournir un fort leadership en poursuivant ses efforts pour réduire la contribution de l'aviation aux changements climatiques, tout en maintenant une aviation sûre, abordable et accessible.

17.3.37 Dans la note WP/272, 54 États d'Afrique décrivent leur position, en particulier sur les MBM. La note invite l'Assemblée à demander au Conseil d'élaborer, pour examen à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, en 2016, un régime mondial de MBM simple dans une perspective administrative, qui devrait être une mesure transitoire et être complémentaire aux mesures techniques. Elle invite également l'Assemblée à décider que toute MBM qu'un État ou une région propose en ce qui concerne l'aviation civile internationale avant l'adoption du régime mondial devrait être basée sur le consentement mutuel des États concernés et devrait accorder des exemptions sur les routes à destination et en provenance d'États en développement dont les activités d'aviation civile internationale sont inférieures au seuil de 1 % des activités de l'aviation civile internationale en tonnes-kilomètres payantes.

17.3.38 Dans la note WP/234, les États-Unis saluent les travaux techniques entrepris pour évaluer la faisabilité d'un régime mondial de MBM et considérer les éléments d'un cadre pour les MBM. Les États-Unis soutiennent le constat que des MBM seraient techniquement réalisables. La note insiste sur la nécessité de se fonder sur les travaux déjà accomplis et de travailler à l'élaboration d'un régime mondial de MBM, le Conseil formulant une recommandation au sujet d'un tel régime à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, en 2016. Les travaux futurs incluraient l'élaboration d'une approche commune en matière de surveillance, compte rendu et vérification (MRV) des émissions, l'établissement de types acceptables de crédits carbone qui seraient admissibles pour la conformité à une MBM, et l'élaboration d'approches pour traiter des circonstances spéciales et capacités respectives. Le cadre devrait fournir une orientation aux États et aux régions pour la mise en œuvre de MBM en l'absence d'un régime mondial de MBM.

17.3.39 Dans la note WP/83, la Lituanie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), met en évidence les progrès réalisés depuis la dernière session de l'Assemblée de l'OACI, notamment la reconnaissance par le Conseil de l'OACI, en novembre 2012, que des MBM mondiales seraient techniquement réalisables. L'appui pour l'adoption d'une MBM mondiale par l'industrie de l'aviation mondiale et par des organismes de la société civile est aussi souligné. Cette note invite l'Assemblée : à convenir de l'établissement d'un objectif mondial à long terme pour la réduction des émissions et à adopter un programme de travail et un calendrier pour achever la conception de la MBM mondiale, y compris un ensemble de tâches pour la production des éléments techniques clés, pour approbation à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, en 2016 ; à convenir de l'application d'une MBM mondiale d'ici 2020 ; et à s'employer à l'établissement d'un cadre de facilitation des MBM mises en œuvre par des États ou groupes d'États, en attendant l'entrée en vigueur de la MBM mondiale.



17.3.40 Dans la note WP/68, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) reconnaissent la complémentarité et le caractère transitoire des MBM dans le contexte de la stratégie à quatre piliers, et ils appellent l'Assemblée à établir un processus clairement défini pour l'élaboration par le Conseil, pour adoption à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée en 2016, d'une MBM unique mondiale basée sur les principes énoncés dans l'Appendice à la note WP/68. Il s'agit notamment d'optimiser l'intégrité environnementale, tout en minimisant les distorsions concurrentielles et la complexité administrative. L'industrie de l'aviation croit qu'un simple mécanisme de compensation du carbone constituerait le moyen le plus rapide à mettre en œuvre, le plus facile à administrer et le plus rentable. La note WP/68 invite l'Assemblée à demander au Conseil d'élaborer les éléments de conception clés d'un régime mondial de MBM, ceci comprenant l'élaboration d'une norme de l'OACI pour la surveillance, le compte rendu et la vérification des émissions, avec le principe voulant que chaque exploitant déclare ses émissions à un seul État.

17.3.41 Dans la note WP/288, la Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA) insiste sur le fait qu'un régime mondial de MBM serait le seul mécanisme réalisable pour combler l'écart entre les objectifs en matière d'émissions et les projections d'émissions réelles, en soulignant l'importance de prendre des mesures assez tôt. Cette note invite l'Assemblée à convenir d'élaborer une MBM globale pour adoption en 2015 et mise en œuvre en 2016, qui serait efficace dans la réduction des émissions, serait non discriminatoire, ne créerait pas de distorsions et tiendrait compte des préoccupations concernant les circonstances spéciales et capacités respectives. Elle reconnaît aussi que des MBM nationales et régionales seraient des instruments essentiels dans l'entre-temps si l'on veut que le secteur apporte sa juste contribution pour assurer que le réchauffement global reste inférieur à 2 degrés.

17.3.42 Dans la note WP/289, l'ICSA appelle à l'établissement d'un processus de prise de décision sur les questions environnementales plus efficace, basé sur des comités, et au renforcement de la transparence en saisissant des occasions de participation publique positive aux travaux de l'OACI sur les incidences de l'aviation civile internationale sur le climat.

17.3.41 Le président du Comité prend acte de deux notes de travail (WP 183 et 271) présentées à des fins d'information.

## **Débat**

17.3.44 Dans la note WP/34, le Conseil présente une proposition de mise à jour de la Résolution A37-19, *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 dernière session de l'Assemblée dans les domaines clés des travaux sur l'aviation internationale et les changements climatiques. Il est souligné que, depuis 2010, le Conseil est engagé dans des délibérations et des consultations approfondies pour rapprocher les différentes visions et attentes sur les questions importantes et élaborer un projet de texte de résolution de l'Assemblée qui refléterait un bon niveau de compromis, acceptable par la plupart. Tandis que le Conseil décide de soumettre la proposition présentée dans l'Appendice à la note WP/34, certains de ses membres expriment des vues divergentes sur les questions relatives aux MBM.

17.3.45 Au cours du débat sur la note WP/34, un nombre substantiel d'États expriment l'avis que, bien que le projet de texte de résolution de l'Assemblée présenté dans l'Appendice à la note WP/34 ne soit pas parfait, ils sont prêts à accepter le texte proposé, car il représente les résultats d'efforts considérables déployés par le Conseil et constituerait un compromis bien équilibré et acceptable.

17.3.46 Plusieurs autres États expriment des préoccupations, en particulier sur les paragraphes 17 et 18 du projet de texte de résolution de l'Assemblée, et ils suggèrent de procéder à des délibérations et des consultations plus poussées pour améliorer le texte proposé. Quelques États suggèrent l'établissement d'un groupe de travail pour avancer.

17.3.47 Notant les vues différentes exprimées par les États, en particulier sur les questions relatives aux MBM, le président du Comité propose, et le Comité convient, qu'il procédera à des consultations informelles avec des délégations pour rapprocher les différentes façons de voir, en utilisant la proposition de texte présentée dans l'Appendice à la note WP/34 comme base pour avancer.

17.3.48 Au cours de ses septième, huitième, neuvième et dixième séances, le Comité exécutif examine des modifications qui pourraient être apportées au projet de texte de Résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/34. Il est informé de l'avancement des consultations informelles, qui ont été menées dans un véritable esprit de coopération, et une proposition révisée lui est présentée pour les modifications à apporter à la Résolution A37-19 de l'Assemblée, selon la note WP/378. Le Comité reçoit aussi des propositions supplémentaires de modifications à apporter au texte de Résolution de l'Assemblée, notamment celles qui figurent dans les WP 424, 425, 426, 427 et 432. Les propositions contenues dans la note WP/425 sont acceptées par vote, conformément au Règlement intérieur permanent de l'Assemblée, et sont donc prises en compte dans le projet de texte de Résolution de l'Assemblée. D'autres propositions et modifications sont considérées et, après des discussions approfondies, des modifications aux paragraphes 18 et 19 du projet de Résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/378, ainsi qu'un nouveau point dans la liste des principes directeurs figurant dans l'Annexe au projet de Résolution de l'Assemblée, sont acceptés par consensus. Le Comité convient de recommander que l'Assemblée adopte le projet de Résolution ci-après :

**Résolution 17/2 : 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,

*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,

*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 basées 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,

*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,

*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,

*Notant* la décision du Conseil du 9 novembre 2012, qui reconnaissait que les résultats de l'analyse qualitative et quantitative des trois options pour un régime mondial de MBM évaluées par le Secrétariat avec l'appui des experts des MBM avaient 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 était convenu qu'il fallait entreprendre un complément d'analyse quantitative pour pouvoir formuler des conclusions plus robustes et plus concrètes,

*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,

*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,

*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,

*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* les circonstances différentes entre États dans leurs capacités de relever les défis posés par les changements climatiques et la nécessité de fournir le soutien nécessaire, en particulier 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), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) 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, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réduire de 50 pour cent 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, *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 Résolutions A37-18 et A37-19 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 promouvoir l'information 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 ;

5. *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. *Convient* que les objectifs mentionnés au § 5 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. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières à des 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 ;

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

10. *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> 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 ;

11. *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. *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 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. *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 afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement leurs plans d'action à l'OACI ;

*Décide* que, dans l'élaboration de nouvelles MBM et la mise en œuvre de MBM existantes pour l'aviation internationale, les États devraient :

- 1) engager des consultations et négociations bilatérales et/ou multilatérales constructives avec d'autres États pour parvenir à une entente ;
- 2) 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 desdites activités, tant que le régime mondial n'aura pas été mis en œuvre ;

17. *Demande* au Conseil de revoir les dispositions *de minimis*, notamment le seuil *de minimis* indiqué au paragraphe 16, alinéa 2), ci-dessus pour les MBM, en fonction des circonstances particulières des États et des incidences potentielles sur l'industrie et les marchés de l'aviation internationale, et compte tenu des principes directeurs énumérés en Annexe, à présenter à l'examen de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée en 2016 ;

18. *Décide* d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, en tenant compte des travaux demandés au paragraphe 19 ;

19. *Demande* au Conseil :

- a) de finaliser les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime mondial de MBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC ;
- b) d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres ainsi que des organisations intéressées ;
- c) de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime mondial de MBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances spéciales et des capacités respectives dont il est fait mention aux § 20 à 24 ci-dessous, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI ;



- d) de rendre compte des résultats des travaux mentionnés aux alinéas a), b) et c) ci-dessus, pour décision par la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
20. *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 ;
21. *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 ;
22. *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 ;
23. *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 ;
24. *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 ;
25. *Reconnaît* 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) ;
26. *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 ;
27. *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> ;
28. *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 ;
29. *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 ;

30. Tout en reconnaissant qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de toutes les sources, *demande instamment* 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 ;

31. *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 lancer des travaux, immédiatement et de manière prioritaire, afin d'élaborer un 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 des résultats obtenus ainsi que des recommandations supplémentaires, de façon préliminaire avant la fin de 2015 et à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- d) de continuer de lancer des mesures spécifiques pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

32. *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 ;
- c) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant moins de carburant ;
- 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 ;

- e) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces en matière de carburant pour réduire les émissions de l'aviation ;
- f) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies 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) ;
- 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 ;
- h) d'instaurer une approche coordonnée au sein de leurs administrations nationales pour élaborer des mesures 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 de filières de production durables jusqu'à l'échelle commerciale, en tenant compte du développement durable des États ;
- j) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants alternatifs en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient :
  - 1) réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie ;
  - 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, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;
- k) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une 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 ;

33. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à élaborer et 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 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 orientations et les instructions nécessaires pour aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour 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 ;
- e) d'élaborer une norme mondiale sur le CO<sub>2</sub> pour les aéronefs en fixant comme objectif l'achèvement des analyses d'ici à la fin de 2015 et l'adoption par le Conseil en 2016 ;
- f) d'élaborer plus avant les moyens de mesure du rendement du carburant, notamment pour l'aviation d'affaires internationale, et de développer et actualiser les objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;
- g) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les améliorations de l'ATM et autres mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale ;
- 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) ;
- j) d'encourager les États membres 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 la progression des carburants alternatifs en aviation, y compris par le biais des plans d'action nationaux, pour donner une vue globale de l'utilisation future des carburants alternatifs et prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie 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 à l'accès aux marchés ;
- 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 internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

### **Annexe**

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées 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 l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;
- e) les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;
- 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 seule 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 ;
  - p) les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.