



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE SUR L'AVIATION ET LES CARBURANTS
DE REMPLACEMENT**

Rio de Janeiro, (Brésil), 16 – 18 novembre 2009

Point 1 : Durabilité du point de vue environnemental et interdépendances

LA NÉCESSITÉ DE CARBURANTS ALTERNATIFS POUR L'AVIATION

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Les résultats préliminaires du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI indiquent qu'il est prévu que la demande de voyages par voie aérienne continue de croître au moins jusqu'en 2036 pour chaque vol pris séparément ; il est aussi prévu que l'efficacité continue de s'améliorer tout au long de cette période. Les gains d'efficacité que l'on attend des mesures technologiques et opérationnelles ne devraient pas complètement compenser la croissance prévue des émissions provoquée par la demande, de sorte qu'il demeure une « faille d'atténuation » potentielle pour atteindre la durabilité.

La commercialisation de carburants alternatifs durables pour les aéronefs peut constituer une stratégie essentielle pour combler cette faille. Bien que l'on ne dispose pas actuellement de quantités significatives de ce type de carburants pour l'aviation commerciale, il est prévu que ceux-ci deviendront un élément essentiel de l'approvisionnement futur en carburants d'aviation.

L'OACI produira une feuille de route de haut niveau à l'issue de la présente Conférence pour faciliter et accélérer le développement et l'utilisation de carburants alternatifs durables à court, moyen et long terme.

La Conférence est invitée à approuver les conclusions du paragraphe 4 et les recommandations du paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation est un élément essentiel de notre monde d'aujourd'hui qui permet de transporter rapidement plus de 2 milliards de personnes et plus de 40 millions de tonnes de fret chaque année, ce qui contribue de façon significative au bien-être social et économique des citoyens du monde.

Le trafic des vols réguliers a augmenté à un taux moyen de 4 % entre 2001 et 2008¹ en dépit du déclin qui a suivi les attaques terroristes du 11 septembre 2001 et des inquiétudes du public face au syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), ainsi que de la crise économique. Le trafic aérien mondial, exprimé en passagers-kilomètres réalisés, devrait diminuer d'environ 4 % en 2009. Cette prévision reflète la dégradation des perspectives économiques qui ferait suite à un recul prévu d'environ 1,7 % des PIB à l'échelle mondiale. Lorsque l'économie se rétablira, une reprise modérée est prévue pour 2010 avec un taux de croissance positif d'environ 3,3 % et une croissance continue de 5,5 % en 2011. Le trafic régulier devrait augmenter à un taux moyen de 4,6 % par année jusqu'en 2025².

1.2 Actuellement, la consommation mondiale de carburants liquides est de 3 917 mégatonnes (Mt) par année³, y compris environ 0,02 Mt de biocarburant, dont très peu est utilisé par l'aviation internationale. La plus grande partie du carburant est utilisée pour la combustion directe, de sorte que les émissions de gaz carbonique (CO₂) sont directement proportionnelles à la combustion de carburants. Les estimations préliminaires du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI indiquent qu'il est prévu que la consommation mondiale de carburants d'aviation augmente d'environ 200 mégatonnes (Mt) en 2006 à un niveau de 450 à 550 Mt en 2036. Si l'on ne tient pas compte de l'incidence des carburants de remplacement, mais que l'on retient les incidences de l'amélioration de l'efficacité et des technologies des aéronefs, il est prévu que le CO₂ augmente de 632 Mt en 2006 à un niveau allant de 1 422 à 1 738 Mt en 2036. **Ces résultats n'ont pas encore été examinés ou acceptés par le CAEP et devraient donc être considérés comme étant préliminaires.**

1.3 Sur la base d'une vaste gamme de scénarios, les émissions de CO₂ de toute l'aviation pourraient être de l'ordre de 890 à 2 800 Mt en 2050. Lors de l'élaboration d'une prévision à long terme, il faut formuler de nombreuses hypothèses. Ces hypothèses peuvent avoir des effets divers sur le résultat, ce qui explique le vaste éventail de possibilités d'émission de CO₂ pour 2050. La valeur la plus basse de l'éventail pour 2050 n'est pas considérée comme plausible étant donné qu'elle s'appuie fortement sur des hypothèses de changement de comportement.

1.4 La demande de voyages par voie aérienne devrait continuer à croître jusqu'en 2050 et, sur la base des vols pris séparément, l'efficacité devrait continuer de s'améliorer. Les gains anticipés d'efficacité imputables aux mesures technologiques et opérationnelles ne devraient pas compenser entièrement la croissance prévue des émissions provoquée par la demande. Par conséquent, sans l'introduction de mesures supplémentaires, telles que l'utilisation de carburants alternatifs durables, il y aura dans l'avenir une « faille d'atténuation » par rapport aux niveaux de 2006 (ou des années antérieures) qui nécessitera une certaine forme d'intervention pour parvenir à la durabilité.

2. FORCES MOTRICES

2.1 Comme le décrit la note CAAF/09-IP/01, l'utilisation de carburants alternatifs durables pour les aéronefs constitue un moyen souhaitable de combler la faille étant donné les avantages potentiels de ces carburants pour la sûreté de l'approvisionnement, l'environnement et la volatilité des prix. Chacun de ces domaines est examiné ci-après.

¹ Doc 9916 de l'OACI — Rapport annuel du Conseil – 2008.

² Circulaire 313 de l'OACI — *Perspectives du transport aérien d'ici à l'an 2025*.

³ *Energy Information Administration, Annual Energy Review 2007*, Washington, D.C.: U.S. Office of Energy Markets and End Use, DOE/EIA-0384(2007), 2008.

2.2 Sûreté de l'approvisionnement en carburant

2.2.1 Le pétrole est une ressource naturelle non renouvelable dont la disponibilité varie selon les régions. Les aéronefs commerciaux d'aujourd'hui dépendent presque exclusivement de carburants qui sont dérivés de sources de pétrole, telles que le pétrole brut. Ce pétrole est raffiné pour en faire divers produits, parmi lesquels il est peu probable que le carburéacteur soit l'élément dominant. Les utilisateurs de carburéacteurs dépendent donc de la disponibilité de pétrole brut et de la capacité de raffinage pour consacrer un approvisionnement suffisant au marché des carburéacteurs. Comme l'explique la note CAAF/09-IP/01, la sûreté de l'approvisionnement en carburant constitue la principale raison de l'introduction d'un carburant dérivé de la conversion du charbon en carburant liquide en Afrique du Sud. Les carburants alternatifs durables peuvent être mis au point à partir d'une vaste gamme de matières biologiques qui peuvent être cultivées à l'échelle mondiale, même dans des régions sans réserve de pétrole conventionnel.

2.3 Environnement

2.3.1 L'une des approches les plus prometteuses pour combler cette faille dans les réductions nécessaires des émissions de GES consiste à mettre au point et à utiliser des carburants alternatifs durables. Actuellement, aucun carburant de ce type n'est disponible en quantité suffisante pour les aéronefs des lignes commerciales. Cependant, les carburants alternatifs durables produits à partir de la biomasse ou d'huiles renouvelables ont le potentiel de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le cycle de vie et par conséquent de réduire la contribution de l'aviation aux changements climatiques à l'échelle mondiale. Comme il est indiqué dans la note CAAF/09-IP/05, l'utilisation de ces carburants pourrait aussi apporter des réductions des émissions de particules de matière, réduisant ainsi l'incidence de l'aviation sur la qualité de l'air étant donné la diminution significative de la teneur en soufre de ces carburants.

2.3.2 La mise au point de carburants alternatifs durables est un élément essentiel de l'approvisionnement futur en carburant d'aviation. L'OACI a entrepris de promouvoir une meilleure compréhension de l'utilisation potentielle des carburants alternatifs et de leurs incidences sur les émissions. Le Groupe de travail de l'OACI sur l'aviation et les carburants de remplacement (CAAF/09-IP/01) a noté que les carburants d'aviation pourraient constituer une solution gagnante en réduisant la dépendance de l'aviation par rapport aux carburants fossiles et en constituant un élément clé aidant à réduire l'incidence de l'aviation sur les changements climatiques. Si la demande ou les incitatifs sont suffisants, l'on pourrait disposer d'ici quinze ans d'un approvisionnement suffisant en carburéacteurs qui assurent une réduction de 50 % ou plus des émissions de CO₂ dans le cycle de vie. La certification des carburants alternatifs en vue de leur utilisation dans les aéronefs est déjà en cours.

2.3.3 La mise au point de carburants alternatifs durables nécessitera un effort soutenu. D'ici 2020, l'aviation internationale pourrait avoir besoin d'une contribution substantielle des carburants alternatifs durables pour combler la faille d'atténuation, l'objectif étant de réduire son bilan GES d'ensemble aux niveaux de 2005. Dans le court à moyen terme (d'ici 2020), les carburants disponibles seront probablement des mélanges de carburéacteurs interchangeables composés de carburants alternatifs durables et de carburéacteurs classiques ainsi que de carburants à base d'alcool pour les aéronefs à moteurs à piston. Les mélanges contenant jusqu'à 50 % de carburants alternatifs durables et peut-être plus seront probablement utilisés durant cette période. Dans le moyen à long terme (d'ici 2050), l'utilisation de carburéacteurs interchangeables purs sera éventuellement possible.

2.4 Volatilité des prix

2.4.1 Lors de l'atelier sur l'aviation et les carburants de remplacement, il a été signalé que les prix des carburéacteurs avaient atteint des records de volatilité en 2008. Durant la période de janvier à décembre 2008, le prix moyen du baril de carburéacteur variait de 59,13 \$US à 164,59 \$US (CAAF/09-IP/01). Comme les compagnies aériennes le notent souvent, les coûts des carburants constituent la plus importante part de leurs frais d'exploitation, quel que soit le prix du pétrole et en dépit d'un niveau presque régulier de consommation de carburants, ce qui fait qu'une augmentation de 178 % des prix est difficile à absorber pour les transporteurs aériens. Bien que cela ne soit pas entièrement dû à la volatilité des prix des carburéacteurs, 21 compagnies aériennes à l'échelle mondiale ont enregistré des pertes financières qui les ont amenées à cesser leurs opérations en 2008. En introduisant des sources complémentaires de carburants d'aviation dans la chaîne d'approvisionnement, les incidences de la volatilité des prix que l'on a connue en 2008 pourraient être atténuées.

3. FEUILLE DE ROUTE POUR LA MISE AU POINT DE CARBURANTS ALTERNATIFS

3.1 Une feuille de route OACI de haut niveau présentera les feuilles de route existantes et indiquera ce que la communauté internationale attend des carburants alternatifs dans l'avenir. La feuille de route que la Conférence doit élaborer est envisagée comme un document vivant mettant en lumière, dans sa forme initiale, les travaux déjà réalisés et décrivant les éléments qui doivent être examinés plus avant pour permettre des décisions stratégiques futures dans ce domaine. La feuille de route devrait aussi faciliter et accélérer la mise au point et l'utilisation des carburants alternatifs durables à court (jusqu'en 2012), moyen (jusqu'en 2020) et long terme (jusqu'en 2050).

3.2 Il est prévu que la feuille de route prévoie des jalons concernant entre autres :

- a) la facilitation de l'acceptation de méthodologies standard pour réaliser des évaluations du cycle de vie des carburants d'aviation alternatifs ;
- b) l'harmonisation à l'échelle mondiale des façons d'évaluer le niveau de maturité technologique des carburants d'aviation ;
- c) la normalisation du vocabulaire et des définitions des expressions utilisées en matière de carburants alternatifs ;
- d) la facilitation de la diffusion des meilleures pratiques en matière de méthodologie d'analyse des coûts-avantages, appropriées pour l'évaluation des carburants alternatifs durables ;
- e) l'aide aux parties prenantes afin qu'elles s'alignent à l'échelle internationale sur les feuilles de route et programmes de recherche pour garantir la coordination de l'approvisionnement en biocarburants entre l'aviation, l'agriculture et les intérêts dans le domaine des carburants renouvelables ;
- f) la promotion d'investissements d'infrastructure nationaux et soutenus par les gouvernements pour des installations pilotes de carburants synthétiques et de biocarburants, et d'éventuelles installations de production à grande échelle pour surmonter les barrières à leur introduction.

3.3 Une Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM-ENV) s'est tenue au siège de l'OACI du 7 au 9 octobre 2009. À cette réunion, on s'est entendu d'une façon générale sur le fait qu'une approche complète serait nécessaire pour réaliser des réductions des émissions de l'aviation, et que l'OACI devrait continuer de jouer son rôle de chef de file pour toutes les questions liées à l'aviation internationale et aux changements climatiques, notamment en matière de poursuite de l'élaboration du train de mesures recommandées par le GIACC, telles que des mesures pour fournir une assistance aux pays en développement, l'élaboration d'un cadre pour des mesures fondées sur le marché en aviation internationale et la mise au point et l'utilisation de carburants d'aviation alternatifs.

3.4 La réunion a reconnu que les carburants alternatifs peuvent être un élément clé en vue de la réduction de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat et a recommandé que les États et les organisations internationales participent activement à la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement en novembre 2009 (CAAF2009) pour partager leurs efforts et leurs stratégies en vue de promouvoir ces efforts et pour informer la 15^e réunion de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP15 de la CCNUCC) en décembre 2009 des résultats de la CAAF2009 sur la mise au point et l'utilisation de carburants d'aviation alternatifs. De plus, cette feuille de route sera utilisée pour informer la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI en septembre 2010. La déclaration et les recommandations approuvées par la HLM-ENV figurent dans l'Appendice A.

4. CONCLUSIONS

4.1 La Conférence est invitée :

- a) à noter que le monde aujourd'hui utilise 3 917 mégatonnes de carburant liquide par année, dont 0,02 mégatonne de biocarburant. Un très petit volume de ce biocarburant est utilisé par l'aviation internationale ;
- b) à reconnaître que d'ici 2036, l'aviation internationale pourrait avoir besoin d'une contribution substantielle des carburants alternatifs durables en vue de réduire son bilan GES d'ensemble ;
- c) à convenir que les changements climatiques constituent un problème mondial qui nécessite une approche globale pour l'aviation internationale, et salue les activités initiales à l'OACI visant à faciliter les efforts à l'échelle mondiale en vue de l'introduction de carburants alternatifs durables.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 La Conférence est invitée à recommander :

- a) que les États collaborent rapidement avec l'industrie pour renforcer la mise au point et l'introduction de carburants alternatifs durables ;
- b) que les États participent activement à la poursuite des travaux sur les carburants alternatifs durables coordonnés par l'OACI ;
- c) que l'OACI informe la 15^e réunion de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP15 de la

CCNUCC) en décembre 2009 des résultats de la CAAF2009 sur la mise au point et l'utilisation de carburants d'aviation alternatifs ; et

- d) que les États informent l'OACI, avant la 37^e session de l'Assemblée, de leurs initiatives en matière de carburants alternatifs durables.

APPENDICE A

DÉCLARATION APPROUVÉE PAR LA RÉUNION HLM-ENV

La Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques organisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui s'est tenue au siège de l'Organisation, à Montréal, du 7 au 9 octobre 2009, et à laquelle ont assisté des ministres et des fonctionnaires de haut niveau représentant 73 États et 26 organisations internationales :

Considérant qu'à sa 36^e session, l'Assemblée de l'OACI a demandé au Conseil d'organiser une réunion de haut niveau pour examiner le Programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques recommandé par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques, en tenant compte de la tenue, en décembre 2009, de la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP15) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC),

Accueillant avec satisfaction la décision du Conseil de l'OACI d'accepter sans réserve le Programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques, qui comprend des objectifs ambitieux mondiaux en matière de rendement du carburant, un ensemble de mesures et les moyens de mesurer les progrès réalisés, comme première étape importante dans les travaux des États contractants de l'OACI pour combattre les émissions de gaz à effet de serre (GES) produites par l'aviation internationale,

Réaffirmant que l'OACI est l'institution chef de file des Nations Unies pour les questions relatives à l'aviation civile internationale et *soulignant* son engagement à jouer sans relâche un rôle de premier plan dans les questions de l'aviation civile internationale liées à l'environnement,

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,

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,

Constatant qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 % du total mondial des émissions de CO₂, continueront à augmenter en raison du développement soutenu du secteur,

Reconnaissant que le secteur de l'aviation internationale doit faire sa part pour affronter le défi mondial des changements climatiques, notamment en contribuant à la réduction des émissions mondiales de GES,

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

Notant les efforts constants du secteur pour réduire au minimum l'incidence de l'aviation sur les changements climatiques, ainsi que l'amélioration du rendement du carburant réalisée au cours des 40 dernières années, le rendement du carburant par passager-kilomètre des aéronefs actuels étant de 70 % supérieur,

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 l'ACI, la CANSO, l'IATA et l'ICCAIA au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO₂ de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 pour en arriver, en 2050, à une réduction de 50 % de ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

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,

Reconnaissant qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 % 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,

Déclare :

1. qu'elle approuve le Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques accepté par le Conseil de l'OACI ;
2. que, dans leurs efforts pour mettre en œuvre le Programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques, les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser, à moyen terme, une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et, à long terme, un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;
3. que, tenant compte des résultats pertinents de la quinzième Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et reconnaissant que la présente déclaration ne préjuge pas des résultats de ces négociations, l'OACI et ses États contractants, ainsi que les organisations compétentes, continueront aussi à travailler de concert pour poursuivre des travaux sur des objectifs à moyen et long terme, consistant à étudier la possibilité de se fixer des objectifs plus ambitieux, notamment la croissance neutre en carbone et les réductions des émissions, en tenant compte des engagements collectifs annoncés par l'ACI, la CANSO, l'IATA et l'IACCIA au nom de l'industrie du transport aérien international, des circonstances spéciales et des capacités respectives des pays en développement et de la croissance continue de l'industrie de l'aviation internationale pour établir un processus à soumettre à l'examen de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI ;
4. Pareilles améliorations du rendement du carburant ou d'autres objectifs ambitieux de réduction des émissions n'imposeraient pas des obligations précises aux États. La mesure dans laquelle les États en développement et les États développés contribueront à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux dépendra de leurs circonstances et capacités distinctes, ainsi que de la concentration d'émissions de GES dans l'atmosphère qui leur est imputable ;

5. L'OACI établira pour l'aviation internationale un mécanisme de formulation d'un cadre de mesures fondées sur le marché en tenant compte des conclusions de la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques et des résultats de la Réunion COP/15 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 ;

6. Dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés dans la mise en œuvre de mesures dans le secteur, l'OACI rendra compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, en se fondant sur les renseignements approuvés par ses États contractants ;

7. Les États sont encouragés à soumettre leurs plans d'action, exposant les grandes lignes de leurs politiques et leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale ;

8. L'OACI et ses États contractants encourageront vivement l'élargissement des pourparlers sur la mise au point de technologies de rechange concernant les carburants et sur la promotion de l'utilisation durable en aviation de carburants de rechange, dont les biocarburants, conformément aux circonstances propres à chaque pays.

RECOMMANDATIONS APPROUVÉES PAR LA RÉUNION HLM-ENV

Outre les recommandations du GIACC acceptées par le Conseil, la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques recommande, afin d'avancer les travaux pour la 37^e session de l'Assemblée en 2010, que le Conseil de l'OACI :

1. *Collabore* diligemment avec le secteur de l'aviation pour encourager la mise au point et l'emploi de technologies aéronautiques d'un meilleur rendement énergétique et de carburants d'aviation de rechange d'utilisation durable ;
2. *S'efforce de formuler* une norme mondiale concernant le CO₂ pour les nouveaux aéronefs, qui soit compatible avec les recommandations du CAEP ;
3. *Continue* à maintenir et améliorer les connaissances sur l'interdépendance entre le bruit et les émissions dans l'élaboration et la mise en œuvre des mesures de lutte contre les émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
4. *Poursuive* avec les organisations compétentes les travaux sur la compréhension scientifique et sur les mesures destinées à limiter les incidences sur le climat de l'aviation en ce qui concerne les émissions autres que le CO₂ ;
5. *Intensifie* ses efforts pour élaborer d'autres normes et pratiques recommandées pour définir des mesures technologiques et opérationnelles pour réduire les émissions de l'aviation internationale, en faisant appel aux compétences des groupes d'experts techniques et des comités de l'OACI, en consultant d'autres organisations compétentes, en particulier pour l'élaboration de nouveaux éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions de l'aviation internationale ;
6. *S'engage*, en coopérant avec le secteur de l'aviation, à promouvoir des modifications de l'exploitation aérienne et l'amélioration de la gestion du trafic aérien et des systèmes aéroportuaires pour réduire les émissions produites par l'aviation internationale ;
7. *Élabore* d'autres mesures pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités grâce notamment à l'application à l'aviation internationale, dans le cadre de la CCNUCC, de mécanismes souples, tels que le mécanisme de développement propre (MDP) ;
8. *Encourage* les États et les organisations internationales à participer activement à la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement (CAAF2009) qui se tiendra à Rio de Janeiro en novembre 2009 en y faisant part de leurs efforts et de leurs stratégies pour encourager ces mesures, et à soumettre les résultats à la COP15 ;
9. *Recense* des méthodes standard appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale et demande 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 ;
10. *Demande* 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 ;
11. *Envisage* une dérogation de minimis pour la présentation à l'OACI des plans d'action et des rapports périodiques sur les émissions de CO₂ des États dont l'aviation internationale n'a pas un niveau d'activité important ;

12. *Examine*, avec la priorité requise, l'attribution de ressources aux activités liées à l'environnement dans le prochain budget du Programme ordinaire de l'OACI et analyse la possibilité de contributions volontaires ;
13. *Étudie* l'intérêt que présente pour l'aviation d'affaires internationale le modèle de rendement du carburant établi par le GIACC ;
14. *Étudie* comment il serait possible de fournir aux pays en développement une assistance technique et financière pour l'établissement de leurs rapports ;
15. *Invite* l'industrie du transport aérien international à mettre au point un cadre et des stratégies de mise en œuvre propres à inciter l'engagement collectif de l'industrie du transport aérien.

— FIN —