



GROUPE SUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (GIACC)

PREMIÈRE RÉUNION

Montréal, 25 – 27 février 2008

RÉSUMÉ DES DÉLIBÉRATIONS — 2^e JOURNÉE

Point 3 : Planification des mesures et des éléments de politique que le Groupe doit élaborer

Échange de renseignements sur les initiatives/plans d'action/mesures nationaux et régionaux concernant l'incidence de l'aviation sur l'environnement

1. M. K. Shibata (Japon) a présenté sa note d'information IP/1 qui proposait des éléments de base pour le mécanisme de réduction des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale, notamment une compilation de données liées au carburant pour le compte rendu annuel à l'OACI, un objectif ambitieux mondial relatif au rendement du carburant (GATFE) pour l'aviation civile, un contrôle par l'OACI des progrès en matière de rendement du carburant réalisés dans les États, et l'introduction possible d'un régime mondial d'échanges de droits d'émissions pour l'aviation internationale, fondé sur le consensus des États membres. M. Shibata a noté que son État prévoyait d'introduire certaines mesures de rendement du carburant pour promouvoir une réduction des émissions de CO₂ et de la consommation d'énergie aux aéroports.

2. Le Groupe a ensuite entendu les présentations de M. D.K. Elwell (États-Unis), M. P. Schwach (France), M. H.O. Demuren (Nigéria), M^{me} B. Gravitis-Beck (Canada), M. M.V. Pinta Gama (Brésil), M. M.R. Berenji (Arabie saoudite), M. H. Gao (Chine) et M. J. Doherty (Australie). Les textes des présentations de MM. Elwell et Schwach sont affichés sur la page web et sur le site web sécurisé du GIACC.

Présentations sur des mesures possibles pour réduire les émissions, faites par les principales parties prenantes de l'industrie aéronautique

3. Des présentations sur des mesures possibles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables à l'aviation civile internationale ont été faites par des représentants de l'Association du transport aérien international (IATA), du Conseil international des aéroports (ACI), du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO).

4. La Directrice de la navigation aérienne (D/ANB) et le Chef de la Section Gestion du trafic aérien (C/ATM) ont ensuite fait un exposé général du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI et de ses incidences pour l'environnement. Les textes de toutes ces présentations sont affichés sur le site web sécurisé du GIACC.

Délibérations générales et échange de vues sur les éléments d'un cadre d'action

5. Résumant les vues exprimées durant la réunion, le Président fait observer que le Groupe avait reçu bonne quantité de renseignements sur les mesures prises par l'industrie aéronautique ainsi que sur les programmes nationaux et les initiatives régionales. L'accent avait été mis sur le fait que les changements climatiques ne constituaient qu'une seule des diverses questions environnementales à examiner. Il y avait aussi de nombreuses interdépendances à prendre en compte, notamment la sécurité. Il y avait toute une gamme d'initiatives locales, nationales, régionales et internationales en cours visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation, lesquelles étaient couronnées de succès. On avait aussi insisté sur le fait que les interventions publiques et les initiatives de l'industrie aéronautique devaient être combinées et entreprises sur la base de la collaboration. L'industrie aéronautique avait manifesté un soutien vigoureux aux activités du GIACC et était disposée à contribuer à ses travaux en fournissant des données élaborées sur la base de renseignements d'entreprise se prêtant à des comparaisons. L'accent a aussi été mis sur la nécessité de mettre rapidement en place un plan d'action mondial et des objectifs communs.

6. Le Président a noté que bon nombre d'intervenants avaient souligné la nécessité d'une approche multipiste/complète/équilibrée et d'une combinaison de mesures. Il n'y avait pas de solution optimale unique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Il a observé d'après les présentations qu'il y avait huit différentes catégories de mesures de réduction des émissions qui pouvaient être envisagées comme éléments possibles d'un Programme d'action : de nouvelles normes environnementales ; des développements technologiques, notamment la modernisation des parcs aériens ; des améliorations opérationnelles en vol et au sol ; la modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM) ; des carburants de rechange ; une amélioration de l'infrastructure aéroportuaire, incluant l'amélioration de l'intermodalité aux aéroports et des programmes et mesures d'économie d'énergie aux aéroports ; des mesures fondées sur le marché (des régimes d'échanges de droits d'émissions avaient été mentionnés) ; et des programmes de compensation des émissions de carbone. Une collecte de données précises pourrait aussi être envisagée. Il faudrait clarifier ces mesures et leur donner un ordre de priorité, mais aussi déterminer l'équivalence des différentes mesures.

7. Le Président a observé d'après les délibérations qu'il y avait accord général sur la nécessité pour le GIACC de conduire ses travaux dans la perspective de permettre une croissance durable de l'aviation. L'accent avait été mis sur la nécessité de prendre des mesures au niveau mondial ainsi que sur celle de prendre en compte le transfert de technologies vers les pays en développement et l'établissement d'un mécanisme de financement pour faciliter ce transfert.