



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

TROISIÈME RÉUNION

Montréal, 17 – 19 février 2009

RÉSUMÉ DES DÉLIBÉRATIONS — 1^{re} JOURNÉE

Point 1 : Questions administratives

Ouverture de la réunion

1. Ouvrant la réunion, le Président du Conseil souhaite aux membres du GIACC (et à leurs conseillers), la bienvenue à la troisième réunion du GIACC, en particulier à M. O. Demidov (Fédération de Russie) remplaçant M. E. Bachurin, à M. M.A. Jamjoom (Arabie saoudite) remplaçant M. M.R. Berenji et à M. P. Griffiths (Royaume-Uni) remplaçant M. R. Cron (Suisse), dont c'est la première participation. Il est noté que M. H.O. Demuren (Nigéria) ne peut assister à la réunion en raison de questions officielles urgentes imprévues.

2. Le Président commence en remerciant les membres d'avoir soutenu jusqu'ici le processus du GIACC et des progrès qu'ils ont faits depuis la dernière réunion. Il est noté qu'alors que jusqu'ici l'attention du Groupe s'était concentrée sur la collecte et l'examen de renseignements liés à des aspects spécifiques des changements climatiques, à partir d'aujourd'hui son attention se porterait sur la formulation effective du Programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques.

3. Le Président examine et commente ensuite rapidement certains des éléments clés de l'Appendice K (*Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques*) de la Résolution A36-22 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*) qui porte création du GIACC et établit son mandat. Il souligne qu'avant tout il y a la reconnaissance des principes de non-discrimination et d'égalité des chances enchâssés dans la Convention de Chicago. Ce sont là des conditions sine qua non à l'existence et à l'action de l'OACI en tant qu'elle est chargée d'établir des normes mondiales pour ses 190 États membres. Sans cela, le système mondial de transport aérien ne peut fonctionner. En même temps, l'appendice reconnaît les principes et dispositions concernant les responsabilités communes mais différenciées et les capacités respectives énoncées dans la *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* (CCNUCC) et dans le Protocole de Kyoto. Le Programme d'action du GIACC doit à son tour reconnaître aussi et prendre en compte ces principes. Le Président avance que l'une des façons de procéder est de se rappeler que le Groupe s'occupe des émissions de l'aviation internationale qu'il n'est pas possible d'imputer géographiquement à tel ou tel État, contrairement aux émissions nationales. Le contexte est donc relativement différent. Le Groupe doit aussi garder à l'esprit le fait que les objectifs ambitieux que le GIACC doit identifier visent le secteur du transport aérien dans son ensemble. Ces objectifs doivent être réalisés collectivement sans attribuer des responsabilités nationales

ou régionales spécifiques, et contribueront en bout de ligne à améliorer l'efficacité des compagnies aériennes et de l'industrie dans son ensemble.

4. Pour ce qui est des régimes d'échange de droits d'émission, qu'ils soient mondiaux ou régionaux, la Résolution A36-22 de l'Assemblée stipule qu'ils doivent être mis en œuvre sur la base d'un consentement mutuel. Cela signifie que les stratégies et mesures à la disposition des États devraient être volontaires. Enfin, la résolution en question fait la promotion de considérations spéciales pour les pays en développement, ainsi que de l'assistance, si nécessaire.

5. Le Président a l'assurance que, comme le demande la Résolution A36-22 de l'Assemblée, le GIACC sera en mesure de parvenir à un accord fondé sur le consensus et sur une vision partagée et une volonté ferme de tous les États contractants.

6. À ce sujet, le Président a eu le plaisir de participer à la Conférence ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports accueillie par le Gouvernement du Japon en janvier 2009. L'adoption d'une déclaration ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports a constitué un fait saillant de la Conférence. Le Président a été très heureux de l'appui marqué exprimé dans la déclaration concernant le rôle clé de l'OACI comme organe compétent des Nations Unies en matière de questions aéronautiques. Il y a eu aussi un vif encouragement de la part des ministres pour que l'OACI continue de mener les activités d'élaboration de mesures efficaces à l'échelle mondiale pour combattre les émissions de gaz à effet de serre (GES) produites par l'aviation internationale. En fait, la déclaration reflète la Résolution A36-22 de l'Assemblée qui « demande au Conseil 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 » [Appendice J (*Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Coopération avec l'ONU et d'autres organes*), paragraphe 1 a) du dispositif].

7. Tout aussi important, selon le Président, a été le fait que 21 États représentant les plus vastes marchés de l'aviation du monde ont participé à cette conférence. La plupart de ces États étaient représentés par un participant du GIACC et tous les États étaient parties à la CCNUCC. On s'attend à ce qu'à la 15^e Conférence des Parties à la CCNUCC (COP15), qui se tiendra à Copenhague en décembre 2009, ces États présentent une position conforme à la Déclaration de Tokyo.

8. Le Président indique que, conformément à l'accent mis par le GIACC sur les questions de politique, la réunion actuelle a été organisée pour que des renseignements actualisés soient présentés durant la session du matin. Après cela, l'ordre du jour sera entièrement consacré aux questions de politique. Le Groupe a la chance que sous la direction de M^{me} M. Mpofu, Présidente en poste, et avec le soutien compétent des trois présidents des groupes de travail, ces questions ont été bien définies et comprises. Le Président a été informé que la réunion de coordination qui s'est tenue la journée précédente (16 février 2009) a été utile pour renforcer la compréhension des questions et les vues des participants. Il se saisit de l'occasion pour remercier M^{me} Mpofu de sa coopération et du leadership dont elle a fait preuve depuis le début de GIACC/2.

9. Soulignant le fait que le GIACC est bien préparé pour les délibérations qui auront lieu durant les trois prochains jours, le Président note qu'il dispose des ressources du Secrétariat et des salles de réunions de l'OACI et qu'il pourra compter sur sa pleine coopération pour l'aider. Tous les ingrédients sont en place pour assurer une réunion couronnée de succès. Le texte de l'allocation d'ouverture du Président est affiché sur le site web sécurisé du GIACC et sur le site web public de l'OACI.

10. En tant que Présidente en poste, M^{me} Mpofu remercie alors les présidents des groupes de travail et tous les participants du GIACC de leur excellent travail au cours des quelques derniers mois,

qui s'est soldé par plusieurs notes de travail dont le Groupe est maintenant saisi. En tant que Présidente de la deuxième réunion, elle sait d'expérience que le travail du GIACC a été grandement facilité dans l'intervalle entre les réunions du GIACC. De grandes avancées ont été réalisées sous la direction compétente des présidents des groupes de travail. Elle répète que la troisième réunion du GIACC constitue une transition cruciale de la collecte de données et d'informations à l'application de ces dernières en vue de résoudre les questions de politique dont le Groupe est saisi.

Élection du président et du vice-président de GIACC/3

11. Sur proposition de la Présidente en poste, M^{me} M. Mpofu (Afrique du Sud), le Groupe élit M. J. Doherty (Australie) en tant que Président et M. G. López Meyer (Mexique) en tant que Vice-Président de la troisième réunion.

12. Dans ses observations préliminaires, le nouveau Président souligne le fait que le Groupe passe d'une importante étape de collecte de données et de renseignements à l'établissement d'une stratégie cohérente et d'un programme d'action convaincant. Reconnaisant la contribution de M^{me} Mpofu en tant que Présidente de la deuxième réunion, il insiste sur l'importance des progrès qui ont été réalisés à la GIACC/2 et de ses efforts dans la période intérimaire pour provoquer un élan et aider à coordonner et améliorer les activités des groupes de travail. Observant que la réunion de coordination de la journée précédente a été utile pour s'attaquer directement à certaines des questions les plus difficiles et les plus critiques dont le GIACC est saisi, le Président note le rôle joué par M^{me} Mpofu dans la direction des délibérations et le travail en vue de dégager des orientations utiles. Il indique aussi qu'un projet de résumé des délibérations de la réunion de coordination sera bientôt diffusé.

13. Remerciant ensuite le Président du Conseil de son soutien au processus du GIACC et de ses orientations, le Président souligne le fait qu'à la Conférence ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports qui s'est tenue récemment à Tokyo, le Président s'est comporté en promoteur convaincant du rôle de chef de file de l'OACI en matière d'émissions de GES provenant de l'aviation internationale, ainsi que du processus du GIACC.

Examen des arrangements de travail

14. Le GIACC prend la décision qui lui est proposé au paragraphe 8.1 de la note WP/1 et approuve l'objet de la troisième réunion, énoncé au paragraphe 2 de ladite note, prend note de l'ordre du jour de la réunion présenté dans l'Appendice A, prend note du mandat approuvé par le Conseil et précédemment accepté par le Groupe, présenté dans l'Appendice B, approuve le programme proposé pour la réunion, énoncé dans l'Appendice C, et prend note de ses méthodes de travail et des heures de travail de la réunion, présentées respectivement aux paragraphes 6 et 7 de la note. Le Président indique qu'un bref résumé des points clés abordés durant les délibérations de chaque journée sera diffusé pour observations. Suite à une demande de M. Zhanbin Wang (Chine), il convient que son conseiller, M. Guoshun Sun, pourra participer directement aux délibérations du Groupe sur le texte spécifique des rapports des groupes de travail et sur tout autre projet de document du GIACC.

Approbation des résumés des délibérations de GIACC/2

15. Le GIACC examine et approuve les résumés des délibérations de sa deuxième réunion, présentés dans les notes GIACC/2-SD/1, /2 et /3, étant entendu que M. M.V. Pinta Gama (Brésil) présentera ses observations sur ces notes au Secrétariat d'ici le 26 février 2009 au plus tard, pour suivi approprié.

Point 2 : Examen des activités liées aux émissions de l'aviation au sein de l'OACI et à l'échelle internationale**Présentation concernant la Conférence ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports (MEET) (Tokyo, 15 – 16 janvier 2009)**

16. M. K. Takiguchi (Japon) fait ensuite un exposé plus détaillé concernant la Conférence ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports (MEET), accueillie par le Ministère du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme (MLIT) du Japon, les 15 et 16 janvier 2009. Le texte de la Déclaration ministérielle adoptée par la conférence figure dans la note IP/3 présentée par le Japon.

17. M. Takiguchi note que la Conférence ministérielle a accueilli 21 États, dont 9 États participants du GIACC (Allemagne, Australie, Canada, États-Unis, Fédération de Russie, France, Inde, Japon et Royaume-Uni), et par 9 organisations internationales, dont l'OACI, le Secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et la Commission européenne (CE). Les délibérations se sont concentrées sur les mesures concernant les GES et les émissions qui polluent l'atmosphère provenant du secteur des transports.

18. La Conférence ministérielle s'est divisée en trois sessions, les questions relatives à l'aviation internationale étant abordées durant la deuxième session. Dans son discours principal au début de ladite session, le Président du Conseil de l'OACI a insisté sur le fait que les émissions de l'aviation internationale ont, par définition, un caractère mondial et ne sont pas limitées par les frontières nationales. Il a signalé que l'article 2.2 du Protocole de Kyoto stipule que les questions relatives aux émissions de l'aviation internationale doivent être traitées par l'intermédiaire de l'OACI. De plus, le Président a demandé que l'on tienne bien compte du fait que l'industrie aéronautique a un dossier remarquable d'amélioration continue de l'efficacité de ses opérations et de limitation au minimum de l'incidence des voyageurs par voie aérienne sur l'environnement et, notamment, sur les changements climatiques. Il a aussi insisté sur le fait que, dans sa Résolution A36-22, la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI a demandé à l'OACI qu'elle renforce encore son leadership en ce qui concerne les questions d'émissions provenant de l'aviation internationale et institue le GIACC, ce dernier devant élaborer et recommander à l'OACI un programme d'action volontaire à temps pour être examiné par la 15^e Conférence des Parties (COP15) de la CCNUCC, qui doit se tenir à Copenhague en décembre 2009. Le Président du Conseil a signalé qu'il est essentiel que l'OACI continue son excellente coopération avec la CCNUCC et a insisté aussi sur le fait que l'OACI a été très active dans l'élaboration de mesures et de programmes visant à améliorer sa contribution au combat contre les changements climatiques, notamment des éléments indicatifs pertinents, le calculateur OACI d'émissions de carbone, l'atelier sur l'aviation et les carburants de remplacement (Montréal, 10 – 12 février 2009) et l'atelier sur l'aviation et les marchés du carbone (Montréal, 18 – 19 juin 2008), etc.

19. M. Takiguchi rappelle qu'après le discours principal du Président du Conseil, certains délégués ont été invités à présenter leurs vues sur la manière de s'attaquer aux changements climatiques. Les participants ont reconnu le rôle clé de l'OACI en tant qu'organe compétent des Nations Unies en matière de questions aéronautiques. Ces délibérations ont été reflétées dans la Déclaration ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports adoptée par la Conférence (IP/3). M. Takiguchi souligne que, dans le paragraphe 4 de cette déclaration, les ministres se sont engagés à travailler de façon efficace en collaboration avec les organisations internationales et les divers pays et qu'ils se sont félicités des efforts soutenus des organisations internationales, notamment de l'OACI. Il insiste sur le fait qu'au paragraphe 7, les ministres ont reconnu le rôle clé de l'OACI en tant qu'organe compétent des Nations Unies en matière d'aviation et ont encouragé l'Organisation à continuer de diriger les activités d'élaboration de mesures efficaces à l'échelle globale pour combattre les émissions de GES provenant de

l'aviation internationale. Au paragraphe 10, les ministres ont réaffirmé l'importance de délibérations rapides au sein de l'OACI sur la manière de limiter ou de réduire les émissions de GES provenant de l'aviation internationale afin de réaliser les vues à long terme des ministres concernant la mise en place de systèmes de transport à faible production de carbone et de pollution. Dans ce même paragraphe, ils ont aussi exprimé leur appui à l'élaboration par l'OACI, de préférence d'ici la fin de 2009, d'un cadre de mise en œuvre qui prévoit une approche complète, consistant en travaux sur la technologie et les normes, et de mesures opérationnelles et fondées sur le marché visant à réduire les émissions de GES provenant de l'aviation internationale, selon la résolution de la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI, ainsi qu'aux efforts consentis par l'OACI pour identifier des objectifs ambitieux mondiaux éventuels, notamment sous forme de rendement du carburant, pour réduire les émissions de GES. Dans le paragraphe 11, les ministres ont accueilli avec satisfaction l'idée que l'OACI examine la faisabilité et les avantages éventuels de normes plus contraignantes, notamment pour les émissions de NOx des moteurs d'aviation, et ont encouragé l'OACI à continuer d'élaborer des normes de certification en matière d'émissions pour les autres émissions qui contribuent à l'incidence négative de l'aviation sur l'environnement.

20. Concluant son exposé, M. Takiguchi affirme que la Conférence ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports et sa Déclaration ministérielle pourraient enhardir la volonté politique des États à aller de l'avant et à faciliter les travaux de l'OACI dans ce domaine, comme le Président du Conseil de l'OACI y a insisté dans son discours principal. Il note que l'Italie accueillera la deuxième Conférence ministérielle sur ce sujet, à Rome en décembre 2009.

21. Le Groupe prend acte des renseignements ci-dessus ainsi que de la note IP/3. Le Président remercie le Gouvernement du Japon d'avoir accueilli la Conférence ministérielle et entrepris de nouveaux débats sur cette importante question.

Présentation du Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG) concernant les objectifs et mesures de l'industrie pour combattre les émissions de CO₂ provenant de l'aviation

[au nom du Conseil international des aéroports (ACI), de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), de l'Association du transport aérien international (IATA) et du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)]

22. M. P. Steele, Directeur exécutif de l'ATAG, note que sa présentation fait suite à une demande formulée par les Groupes de travail 1 et 2 du GIACC concernant un récapitulatif des objectifs ambitieux pour l'industrie aéronautique en termes de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation. Passant en revue les principaux résultats de ce travail, il souligne que le potentiel d'efficacité en matière de CO₂, en se fondant sur 2005 comme base de référence, est de 15 % d'ici 2012, de 32 % d'ici 2020 et d'au moins 50 % d'ici 2050. M. Steele énonce des mesures potentielles dans cinq domaines (développement et mise en œuvre de technologies, gestion du trafic aérien (ATM) et utilisation des infrastructures améliorées, opérations plus efficaces, mesures économiques/fondées sur le marché, et mesures de réglementation) pour réduire les émissions de CO₂. Entrant aussi dans le détail de l'utilisation de carburants d'aviation moins chargés en carbone, tels que les jatrophas, camelins, halophytes et algues, il insiste sur le fait que ces carburants de remplacement durables sont essentiels pour réduire le bilan carbone de l'aviation. Se référant à l'atelier de l'OACI sur l'aviation et les carburants de remplacement (Montréal, 10 – 12 février 2009), M. Steele note qu'il a été encourageant et souligne qu'il faut maintenant transformer la réalité technique des carburants de remplacement en réalité commerciale applicable. En conclusion, il insiste sur le fait que l'industrie aéronautique appuie avec vigueur le processus du GIACC, qu'il reconnaît comme étant essentiel pour promouvoir ses intérêts et relever le défi clé de la réduction des émissions de CO₂ provenant de l'aviation et des changements climatiques. La présentation de M. Steele se retrouve sur le site web sécurisé du GIACC et sur le site web public de l'OACI.

23. Répondant à une question concernant l'utilisation des biocarburants en aviation, M. Steele note qu'au cours des douze derniers mois des essais ont été effectués sur divers mélanges de carburants d'aviation contenant des biocarburants. Il rappelle que sur un vol d'essai récemment effectué par Continental Airlines, un mélange a été utilisé contenant 50 % de carburant d'aviation et 50 % de mélange d'algues et de jatropha. L'industrie aéronautique étudie la possibilité, dépendant du développement et de la disponibilité des biocarburants dans diverses parties du monde, d'interchanger facilement biocarburants et carburant d'aviation de façon qu'à terme la quantité de biocarburants mélangés dans le système puisse être augmentée. En réponse à un point soulevé concernant la croissance neutre en carbone, M. Steele explique qu'il n'a pas dit que l'ATAG avait adopté l'échéance de carboneutralité de 2050, mais plutôt que lorsque l'on avait étudié la possibilité d'utiliser des biocarburants, si l'échéance de 2020 était fixée pour une croissance neutre en carbone, alors certains volumes de biocarburants seraient nécessaires, et qu'au-delà de 2050, les biocarburants pourraient ramener les émissions bien au-dessous des niveaux actuels. Il faut une collaboration massive de toutes les parties prenantes pour réaliser cet objectif. Il est noté que l'utilisation de biocarburants en aviation est encouragée en Arabie saoudite, pays en développement. Étant donné que les récoltes pour les biocarburants peuvent pousser dans le désert et être irriguées avec de l'eau de mer, il n'y a pas de conflits avec les récoltes alimentaires pour ce qui est des terrains ou de l'eau douce. M. Steele fait observer dans ce contexte que les jatrophas, camelines, halophytes, algues et autres produits agricoles producteurs de biocarburants peuvent pousser en les irriguant soit avec des eaux usées, soit avec de l'eau de mer, et que certaines de ces cultures pourraient être utilisées pour les jachères.

24. En réponse à d'autres questions, M. Steele explique que l'année 2005 a été utilisée comme base de référence dans l'analyse des potentiels d'efficacité en matière de CO₂ réalisée par l'ATAG afin de s'aligner sur l'échéance de 2004-2006 du régime d'échanges de droit d'émissions (ETS) de l'Union européenne (UE). Il note de plus que seul le CO₂ a été évalué et qu'aucun équivalent ne l'a été. À la lumière d'un point supplémentaire soulevé, M. Steele indique qu'il pourra fournir au GIACC la ventilation par région de la réduction globale de 12 % prévue pour les émissions de CO₂ par suite de la conception de l'espace aérien et de la modernisation de l'ATM, si cela peut être utile.

25. Concernant la proposition récemment formulée dans le processus de la CCNUCC par les Maldives, au nom d'un groupe de cinquante pays les moins avancés (PMA), d'introduire un prélèvement fixe sur tous les titres de transport aérien, en provenance de tous les pays, afin de financer les travaux d'adaptation, M. Steele fait observer que, du point de vue de l'industrie aéronautique, il y a là un risque de créer une pléthore de prélèvements, taxes et redevances divers tous censés appuyer la cause de l'environnement. L'industrie aéronautique est prête à payer sa part équitable pour les émissions de CO₂ et elle reconnaît qu'il y a des questions qui doivent être abordées dans les pays en développement. Cependant, si un quelconque prélèvement de ce type n'est pas réinvesti pour développer plus avant les initiatives qui ont été présentées dans son exposé, alors ce serait là un cas supplémentaire où l'industrie aéronautique serait privée d'argent et de capitaux très nécessaires en vue d'être réinvestis pour véritablement réduire les émissions de CO₂. Réitérant la nécessité d'une solution mondiale à un problème mondial, M. Steele insiste sur le fait qu'il faut éviter une imposition à couches multiples. Notant la situation de l'industrie aéronautique durant la récession actuelle, il insiste sur le fait que des politiques fiscales devraient être élaborées de façon à aider l'industrie aéronautique à avancer dans la réalisation de la réduction des émissions de CO₂.

26. Le Président remercie M. Steele de cette présentation instructive ainsi que des renseignements utiles de l'industrie aéronautique que l'ATAG a fournis aux Groupes de travail 1 et 2.

Présentation de l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)

27. Au nom de l'ICSA, M. T. Johnson [Directeur de l'Airfield Environment Federation (AEF)], M. D. Rutherford [scientifique de l'International Council for Clean Transportation (ICCT)] et M. B. Hemmings [conseiller en politique aéronautique à la Fédération européenne des transports et de l'environnement (T&E)] présentent des vues d'organisations non gouvernementales sur l'aviation et les changements climatiques. Dans sa présentation, M. Johnson insiste sur la nécessité pour l'OACI d'établir des objectifs absolus de réduction des émissions à court et à moyen terme, en ayant une base de référence, à temps pour la 15^e Conférence des Parties (COP15) de la CCNUCC, à Copenhague en décembre 2009. Il prévient que l'absence d'une stratégie efficace amènera d'autres organismes et/ou États/régions à introduire leurs propres mesures pour lutter ou réduire les émissions de GES de l'aviation internationale. M. Rutherford, qui a participé aux travaux du Groupe de travail 3 (WG3) du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), entre autres, note qu'il n'y a aucune certitude que les objectifs ambitieux d'efficacité pour les flottes nationales réduiront les émissions de GES. Insistant sur le fait que l'OACI devrait recommander l'efficacité ou des normes applicables aux émissions de GES pour les nouveaux aéronefs, il rappelle que la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a demandé au WG3 du CAEP, en novembre 2008, de travailler sur la base technique d'une norme applicable aux émissions de CO₂ des aéronefs. Insistant aussi sur le fait que des carburants de remplacement produits de façon durable pourraient jouer un rôle dans une stratégie complète à long terme pour contrôler les émissions de GES, M. Rutherford a souligné que tous les éventuels objectifs établis par l'OACI doivent être fondés sur une réduction des émissions dans un cycle de vie plutôt que sur des exigences volumétriques. Notant qu'en dépit des demandes de l'industrie aéronautique pour l'établissement d'un régime mondial d'échanges de droits d'émission, l'OACI a rejeté la possibilité d'y travailler en 2004, M. Hemmings affirme qu'un tel programme présente de nombreux avantages pour l'aviation. Insistant sur la nécessité pour l'OACI d'identifier toute condition préalable pour l'établissement d'un tel programme afin qu'il soit sérieusement pris en compte dans l'avenir, il indique que le GIACC a un rôle à jouer dans l'examen de telle question. La présentation de l'ICSA se trouve sur le site web sécurisé du GIACC et sur le site web public de l'OACI.

28. Remerciant l'ICSA des travaux constructifs qu'elle a réalisés par l'intermédiaire du CAEP, le Président note qu'il y a un appel clair de la part des organisations non gouvernementales pour que l'OACI agisse.

Examen des faits nouveaux survenus depuis GIACC/2

29. Le chef du Groupe de l'environnement (C/ENV), qui est également le secrétaire du Comité de la protection de l'environnement de l'aviation (CAEP), présente ensuite la note WP/5 sur les faits nouveaux récemment survenus dans d'autres organismes des Nations Unies, notamment les pourparlers d'Accra sur les changements climatiques sous l'égide de la CCNUCC (21 – 27 août 2008) et la Conférence sur les changements climatiques de Poznan (1^{er} – 13 décembre 2008), la 58^e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC58) de l'Organisation maritime internationale (OMI) (6 – 10 octobre 2008), et les activités du Groupe de gestion de l'environnement (EMG) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). Il présente les principaux faits saillants concernant les changements climatiques et fait le parallèle entre les activités de l'OMI et de l'OACI en vue de la COP15 de la CCNUCC. Le C/ENV énonce aussi le calendrier des activités de l'OACI, de l'OMI et du processus de la CCNUCC, et fournit des renseignements sur les principaux défis et les principales opportunités pour l'OACI.

30. Il présente ensuite la note WP/6 qui fournit des renseignements actualisés sur les activités pertinentes du CAEP, notamment les travaux visant à établir des objectifs technologiques et opérationnels en matière d'environnement en relation avec la réduction de la consommation de carburant, les travaux

liés à l'évaluation des futures tendances des émissions de CO₂, et une vue d'ensemble des travaux sur les éléments indicatifs relatifs aux mesures opérationnelles visant à réduire la consommation de carburant et les études sur les mesures fondées sur le marché. De plus, le C/ENV fournit des détails sur les parallèles entre les cadres de politique pour le bruit des aéronefs et les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant de l'aviation, tels que présentés dans la note d'information IP/1. Il résume aussi les résultats de l'atelier sur l'aviation et les carburants de remplacement accueilli par l'OACI du 10 au 12 février 2009. Les présentations du C/ENV se retrouvent sur le site web sécurisé du GIACC et sur le site web public de l'OACI.

31. Sur la base de l'Appendice B à la note WP/5, il est noté que le MEPC58 de l'OMI a examiné des mesures techniques pour réduire les émissions de CO₂ produites par le transport maritime international ainsi que l'applicabilité du principe des responsabilités communes mais différenciées au transport maritime international, mais qu'il n'est pas parvenu à un consensus. Un membre indique que l'OMI présentera à la COP15 de la CCNUCC (Copenhague, décembre 2009) un train de mesures possibles à appliquer sur une base volontaire pour tester leur efficacité. En 2010, l'OMI examinera l'application des mesures proposées en se fondant sur les décisions prises à cette réunion. Il est proposé que le GIACC examine la stratégie de l'OMI consistant à distinguer les questions à aborder pour déterminer s'il pourrait adopter une approche semblable. Il est aussi proposé que le Président du GIACC contacte le Président du MEPC58 pour échanger des renseignements et des vues sur les processus respectifs des deux organismes et sur la manière dont l'OACI et l'OMI pourraient coordonner leurs travaux et contribuer en parallèle à la COP15 de la CCNUCC.

Examen ultérieur des questions découlant des présentations de l'ATAG, de l'ICSA et du chef du Groupe de l'environnement (C/ENV)

32. Le Président sollicite des réponses à la proposition d'un plus grand engagement de la part de l'OMI ainsi qu'à toutes autres questions découlant des présentations de l'ATAG, de l'ICSA et du C/ENV.

33. Un membre a dit qu'il comprend que l'OMI travaille différemment de l'OACI pour s'attaquer aux émissions de GES, dans la mesure où elle œuvre en vue d'une norme de façon que ses États membres n'aient qu'une seule mesure à appliquer. Pour sa part, le GIACC travaille en vue d'établir un train de mesures parmi lesquelles les États membres de l'OACI pourront choisir, selon leur capacité. Le processus de l'OACI semble donc un peu plus en avance par rapport au processus de l'OMI. Ce membre souhaite de plus amples renseignements au sujet de ce processus de l'OMI si le GIACC veut être informé de l'élaboration d'une norme OMI en vue d'élaborer éventuellement une norme OACI pour les émissions de CO₂ attribuables à l'aviation en tant que l'une des diverses mesures. Ce même membre ne voudrait surtout pas limiter le GIACC à une mesure particulière.

34. Un autre membre indique que les présentations ont fait ressortir la nécessité pour le GIACC d'élaborer sa propre feuille de route pour la COP15 et de mettre en place un programme d'action qui protégera la crédibilité de l'OACI dans sa lutte contre les émissions provenant de l'aviation. Ce membre note que la présentation sur la Conférence ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports (Tokyo, 15 – 16 janvier 2009) reflétait de façon notoire certains faits nouveaux survenus au niveau ministériel entre les États participants. Faisant remarquer que la présentation de l'ATAG indiquait ce que l'industrie aéronautique est en mesure de faire pour réduire les émissions de l'aviation, ce membre insiste pour que l'OACI se concentre sur une analyse des failles afin de déterminer quelles questions sont en suspens et quelles mesures doivent être prises. Il estime que la présentation de l'ICSA est encore plus pertinente car elle soulève la question stratégique de ce que l'OACI doit présenter à la COP15 pour s'assurer de préserver sa crédibilité à l'échelle mondiale dans ce qu'elle présente au monde en tant que solution mondiale pour lutter contre les émissions de l'aviation. Ce membre note que la présentation du

C/ENV a été utile car elle a fourni le contexte des faits qui surviennent dans d'autres enceintes. À son avis, d'après lesdites présentations, il faut un plan d'action dirigé par l'OACI pour aller à la COP15. Les interactions avec diverses institutions sont importantes. L'OACI doit être tournée vers l'extérieur de façon à pouvoir élaborer les bons objectifs.

35. Notant que son État remplit les fonctions de président adjoint à l'OMI et qu'il assiste aux réunions de l'OMI, y compris à celles du MEPC chaque fois qu'il est en mesure de le faire, le membre convient que la stratégie de l'OMI est fondamentalement différente. Les délibérations sur les émissions se font au sein du MEPC, qui est l'équivalent du CAEP. Aucun autre organe spécial, groupe ou cadre institutionnel supplémentaire tel que le GIACC n'a été institué à l'OMI pour poursuivre l'examen de cette question. Dans le détail, les travaux du MEPC sont très semblables à ceux que le CAEP a réalisés avant que le GIACC ne soit institué. Ils se concentrent sur des mesures techniques plutôt que sur une politique. De son côté, l'OACI a adopté une approche stratégique et a délibérément institué le GIACC pour porter le débat sur les émissions à un niveau stratégique supérieur afin d'aider l'Organisation à formuler une proposition pour la COP15. Ainsi, en un sens, l'OMI est en retard par rapport à l'OACI. Bien que l'interaction avec l'OMI soit critique, le membre fait une mise en garde en ce qui concerne les attentes de leadership de la part de l'OMI. Selon sa propre évaluation, ce leadership n'existe pas : l'OMI est un peu en retard par rapport à l'OACI pour ce qui est de lutter contre les émissions. Bien que les synergies entre l'OACI et l'OMI soient importantes, le fait que les deux organisations aient adopté des approches différentes signifie qu'elles traitent les questions particulières différemment. Les deux organisations mettent l'accent sur des points différents. Ce membre souligne le fait que, en plus de chercher à créer des interactions avec l'OMI, l'OACI devrait aussi s'intéresser à des interactions avec d'autres organisations pour paver la voie au moins vers la réunion de haut niveau à laquelle le Programme d'action du GIACC sera présenté. Ces interactions optimiseraient les avantages potentiels dudit programme.

36. À la lumière de la présentation du C/ENV, un autre membre insiste sur le fait que le CAEP devrait être encouragé à produire des résultats intérimaires pour GIACC/4 ou plus tôt, en ce qui concerne ses travaux dans les domaines des prévisions, des résultats initiaux de la phase 2, des mesures fondées sur le marché et de l'actualisation de la Circulaire 303 (*Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions*). Ces renseignements seront utiles pour fournir des informations sur la manière dont les différentes sortes de mesures pourraient aider à réaliser les objectifs ambitieux d'ensemble. Le membre appuie aussi l'interpolation des données qu'a mentionnée le C/ENV, en termes d'adaptation des échéances du CAEP par rapport à celles du GIACC, ce qui est plus conforme avec le mode de pensée de la CCNUCC actuellement, à savoir 2012, 2020 et 2025. Il devrait aussi être demandé au CAEP de fournir certaines idées concernant 2050, même si l'on en n'est pas au même niveau de détail. Il serait aussi utile d'obtenir du CAEP une indication fondée sur ces données et ces prévisions pour savoir quand il serait possible de réaliser la neutralité carbone. Rappelant que la valeur d'une norme sur les émissions de CO₂ pour les avions a été soulignée durant la présentation de l'ICSA, et insistant sur le fait qu'il s'agit d'une question qui retiendrait l'attention du public, qu'une telle norme existe ou pas, il demande si le CAEP a envisagé d'établir une telle norme, combien de temps cela prendrait et quelle serait la difficulté compte tenu des compensations par rapport à une norme sur les émissions de NOx et d'autres considérations. Se référant à l'observation formulée concernant la nécessité de fournir au processus de la CCNUCC la présentation la plus efficace possible de son Programme d'action, le membre demande s'il existe une série de messages que le GIACC pourrait collectivement entériner pour l'OACI et ses États membres.

37. Observant que chaque membre du GIACC a ses propres vues sur le processus de l'OMI, selon la participation de son État à ce processus, un autre membre insiste sur le fait que le GIACC ne devrait pas attendre des éclaircissements de l'OMI en ce qui concerne son processus pour aider à la formulation du processus de l'OACI.

38. Répondant à des points soulevés durant les délibérations, le C/ENV convient que pour ce qui est de ses délibérations et des produits, l'OACI est plus avancée que l'OMI. Par exemple, l'OACI a des normes de longue date pour les émissions de NOx et des orientations pour les échanges de droits d'émission, tandis que l'OMI ne fait qu'aborder ces questions. Rappelant que l'OACI et l'OMI sont rattachées l'une à l'autre au titre de l'article 2.2 du Protocole de Kyoto concernant la lutte contre les émissions de GES provenant de l'aviation et du transport maritime, il souligne qu'il y a un avantage substantiel à adopter une stratégie commune pour se présenter à la CCNUCC. Cette stratégie prévoira non seulement la manière de procéder dans cette enceinte mais aussi une position commune sur le texte juridique actuel du Protocole de Kyoto et sur tout autre texte de négociation passé 2012.

39. Soulignant qu'il y a déjà une coopération entre l'OACI et l'OMI, le C/ENV note la participation de la direction supérieure de chaque organisation dans les réunions d'autres organisations et les contacts entre les administrateurs de haut rang de chaque organisation. Observant que cette coopération existe aussi avec le Secrétariat de la CCNUCC, il souligne que de cette manière l'ensemble des trois processus seront compris et reliés.

40. Le C/ENV confirme que le CAEP sera en mesure de fournir, par l'intermédiaire de ses groupes de travail pertinents, ladite interpolation des données pour 2012, 2020, 2025 et 2050. Cependant, il faudra que le GIACC définisse la neutralité en carbone avant de demander les vues du CAEP concernant le moment où cette activité pourra être réalisée. Quand à l'idée d'une norme pour les émissions de CO₂ des moteurs d'aviation, le C/ENV rappelle que la 5^e Réunion du CAEP (CAEP/5), (8 – 17 janvier 2001) a conclu qu'il y a suffisamment de pression économique sur l'utilisation du carburant en aviation pour promouvoir une technologie plus efficace en matière de moteur d'aviation, le carburant constituant une grande partie des coûts opérationnels des compagnies aériennes, et qu'une telle norme n'est donc pas jugée nécessaire dans l'immédiat. La question a récemment été de nouveau portée à l'attention du CAEP; le Groupe de travail 3 s'en chargera à sa prochaine réunion et rendra compte au Groupe directeur du CAEP.

41. Rappelant qu'une norme pour les émissions de CO₂ des moteurs d'aviation est incluse dans la liste des mesures potentielles pour réduire les émissions provenant de l'aviation, qui figure dans le rapport du Groupe de travail 2, le Président demande que le C/ENV rende compte à GIACC/4 des résultats des délibérations du CAEP à ce sujet.

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

Examen initial du projet de résumé des délibérations de la réunion de coordination tenue le 16 février 2009, présenté par le Président

42. Le Groupe procède à un examen initial du projet de résumé des délibérations de la réunion de coordination de la journée précédente, présenté par le Président et intitulé *Objectifs ambitieux : la voie à suivre dans le processus GIACC*.

43. Un membre réitère les inquiétudes qu'il a formulées durant la réunion de coordination que le premier paragraphe du projet de résumé limite les objectifs ambitieux collectifs mondiaux à ceux qui sont présentés sous forme de rendement du carburant. Il a dit les raisons pour lesquelles il considère que ces objectifs sont complètement insuffisants et conserve la même opinion. Il note qu'une solution possible qui a été avancée durant la réunion de coordination consisterait à placer le membre de phrase « in the form of fuel efficiency » entre parenthèses, étant entendu que le texte serait revu plus tard durant GIACC/3. Il n'est toutefois pas d'accord avec cette idée. Une solution consisterait à aligner le texte sur celui qui est utilisé au paragraphe 10 (2) de la Déclaration ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports, adoptée par la Conférence MEET le 16 janvier 2009 (« Appuyer les efforts de

l'OACI pour identifier d'éventuels objectifs ambitieux mondiaux, y compris sous forme de rendement de carburant, ... »), qui va plus loin que le texte du projet de résumé. Rappelant que les ministres de nombreux membres du GIACC, y compris son propre ministre, ont signé cette Déclaration, il insiste sur le fait qu'il ne souhaite pas s'écarter de l'engagement de son Gouvernement à combattre les changements climatiques. Suggérant que le Groupe revoie ledit texte utilisé dans la Déclaration ministérielle afin de trouver une solution, le membre souligne qu'il a des difficultés avec le texte actuel du premier paragraphe du projet de résumé.

44. Le Président note que le projet de résumé est un compte rendu du consensus réalisé durant la réunion de coordination. À ce qu'il se rappelle, il n'y a pas eu d'entente générale pour que le GIACC recommande des objectifs ambitieux mondiaux qui aillent au-delà du rendement du carburant, même s'il a été reconnu qu'il s'agit là d'une question à débattre durant GIACC/3 dans le contexte du rapport du Groupe de travail 1. Le membre maintient que la question a été laissée entièrement ouverte à la fin de la réunion de coordination et qu'elle devrait demeurer ouverte.

45. Préconisant le maintien du libellé existant dans le projet de résumé des délibérations, un certain nombre d'autres membres expriment leurs préoccupations en ce qui concerne l'idée de modifier le mandat du GIACC contenu dans la Résolution A36-22 de l'Assemblée, Appendice K, paragraphe 2, du dispositif, et le fait de placer l'expression « in the form of fuel efficiency » entre parenthèses. Un membre affirme que si ce membre de phrase est placé entre parenthèses, alors les deux paragraphes qui constituent le projet de résumé des délibérations devraient aussi être mis entre parenthèses étant donné qu'ils ne se réfèrent pas à l'article 2.2 du Protocole de Kyoto selon lequel les parties à l'Annexe 1 devraient limiter ou réduire leurs émissions de l'aviation internationale, et ne reflètent pas entièrement le principe des responsabilités communes mais différenciées de la CCNUCC. Il a de fortes réserves en ce qui concerne les deux paragraphes du projet de résumé des délibérations, notamment si ledit membre de phrase est placé entre parenthèses. Cela serait totalement inacceptable. Un autre membre appelle l'attention sur le paragraphe 35 du rapport du Groupe de travail 1 qui indique que « le WG/1 a analysé les questions techniques concernant une méthode de mesure d'une croissance neutre en carbone qui serait exprimée en fonction du rendement du carburant. On affichera une croissance neutre en carbone quand les améliorations du rendement du carburant augmenteront au même rythme que les tonnes-kilomètres payantes », et il insiste qu'il n'est donc pas nécessaire de placer le membre de phrase « in the form of fuel efficiency » entre parenthèses.

46. Le membre qui a exprimé ses inquiétudes reconnaît que la Résolution A36-22 de l'Assemblée, Appendice K, doit toujours être conservée en mémoire. Il souligne toutefois que le mandat du GIACC (voir l'Appendice B de la note WP/1) demande que le Groupe examine des objectifs à court, moyen et long terme pour orienter le Programme d'action. À son avis, cela signifie clairement qu'il n'est pas interdit au GIACC d'aller au-delà du rendement du carburant lorsqu'il envisagera des objectifs ambitieux mondiaux. Ce membre indique qu'il pourra accepter le texte utilisé au paragraphe 10 (2) de la Déclaration ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports car il reconnaît que bien que le rendement du carburant constitue une part importante des travaux du GIACC, ce dernier n'y est pas limité. Ce même membre demande que cet aspect soit gardé en mémoire lorsque le Groupe en viendra à sa conclusion finale. Rappelant que le GIACC est censé travailler sur la base du consensus, il souhaite faire consigner au procès-verbal qu'il n'appuie pas le consensus que le Président a mentionné.

47. Le Président affirme que le projet de résumé des délibérations reflète de façon précise les délibérations qui ont eu lieu durant la réunion de coordination. À l'idée de remplacer le mot « capabilities » utilisé dans la deuxième phrase du premier paragraphe par les mots « historical responsibilities » afin de s'aligner sur l'article 2.2 du Protocole de Kyoto, il répond en soulignant que le libellé actuel est ce qui a été convenu la journée précédente. Le Président propose que le projet de résumé des délibérations soit maintenu dans sa forme actuelle car il reflète l'état des délibérations durant la

réunion de coordination, mais sans fermer la possibilité de faire valoir dans l'avenir d'autres vues qui pourraient conduire le Groupe à revoir ce document.

Présentation du rapport du Groupe de travail 1 sur les objectifs ambitieux mondiaux

48. M^{me} B. Gravis-Beck (Canada), présidente du Groupe de travail 1 sur les objectifs ambitieux mondiaux, présente en détail le rapport du Groupe de travail (WP/2), qui a été présenté durant la réunion de coordination de la journée précédente. Elle note qu'à la fin de cette réunion, il y a eu une certaine convergence de vues. Nombre des opérations se rapportaient à la façon de faire avancer par étapes le dialogue au sein du GIACC. Une fondation a été jetée qui pourra maintenant être affinée. Le GIACC et l'OACI devraient chercher à établir des objectifs ambitieux mondiaux à un niveau collectif qui n'attribueraient pas des obligations spécifiques aux divers États. Le Groupe de travail 1 a adopté une approche similaire, puis a envisagé des échéances appropriées pour cet effort collectif, à court, moyen et long terme, et la manière de les définir. Il a aussi examiné ce que serait une mesure du rendement du carburant et les objectifs ambitieux mondiaux eux-mêmes.

49. L'avis général a été qu'il est important que quels que soient les objectifs ambitieux mondiaux retenus, les échéances soient alignées dans toute la mesure du possible sur celles de la CCNUCC, reconnaissant que ces dernières peuvent continuer d'évoluer et qu'il faut en assurer le suivi. Théoriquement, l'échéance à court terme serait 2012, à moyen terme 2020 et à long terme 2050. Les nuances exprimées durant ces délibérations sont reflétées dans le rapport du groupe de travail.

50. Le groupe de travail a entériné deux options de mesures du rendement du carburant : l'une est fondée sur les litres de carburant consommés divisés par les tonnes-kilomètres payantes (TKP) réalisées, et l'autre, qui est envisagée par le CAEP et est très semblable, est fondée sur la masse de carburant consommée divisé par la charge utile multiplié par la distance. Lorsqu'il a examiné un objectif de rendement du carburant à court terme, le groupe de travail a utilisé les niveaux habituels comme indicateur initial pour l'avenir. Il a retenu 1990 comme base de référence pour la comparaison avec la CCNUCC. Rappelant que l'ATAG a retenu l'année 2005 comme base de référence, la présidente du groupe de travail indique que le GIACC pourra examiner la question des bases de référence. Elle note qu'une amélioration du rendement annuel moyen du carburant de 1,7 % à 2,1 % a été déterminée pour 1990-2006. Lorsque cette fourchette annuelle moyenne est appliquée à l'ensemble de la période à court terme allant de 1990 à 2012, l'amélioration totale cumulative du rendement du carburant est de l'ordre de 31,5 % à 37,8%. Le rendement absolu du carburant réalisé à la fin de la période à court terme (2012) est de 35,5 litres à 37,9 litres par 100 TKP. Ces fourchettes reflètent certains des défis auxquels le groupe de travail a fait face en ce qui concerne les données. Il y a aussi des différences dans les méthodologies utilisées. La présidente du groupe de travail indique que le GIACC devrait examiner si l'amplitude desdits chiffres indicatifs, qui sont aussi présentés dans l'Appendice A à la note WP/2, est acceptable. Durant son examen, le GIACC devrait aussi examiner ce qui est susceptible d'être réalisé en termes de mesures (technologie, rendements opérationnels, etc.) et dans quelle mesure il souhaite avoir des objectifs de haute visée. Comme il a été signalé durant la réunion de coordination de la journée précédente, les ambitions pourraient constituer des objectifs de haute visée.

51. La présidente du groupe de travail note que bien que ce dernier ait envisagé des objectifs ambitieux mondiaux à moyen et à long terme, il n'est pas parvenu à un consensus à ce sujet. Un certain nombre d'options ont été identifiées et sont présentées dans la note WP/2. Le groupe de travail a formulé deux recommandations concernant les objectifs ambitieux mondiaux, l'une sur l'importance de l'amélioration de la collecte de données d'ici 2012, ce qui constitue un objectif très pertinent pour l'OACI, et l'autre sur l'importance des comptes rendus, qui est aussi signalée dans les rapports des Groupes de travail 2 et 3.

52. Les délibérations qui font suite sont fondées sur le rapport final du Groupe de travail 1, présenté dans la note WP/2, en excluant l'Appendice B à la lumière d'une observation selon laquelle cet appendice ne reflète pas les vues de tous les membres.

53. Un membre rappelle la proposition que les États-Unis ont faite au niveau du Groupe de travail 1, selon laquelle 2025 devrait être retenue comme échéance à moyen terme, à la place de 2020, car cela permettrait au GIACC d'être plus ambitieux dans l'établissement de ses objectifs ambitieux mondiaux et autoriserait l'introduction de nouvelles technologies à un niveau plus mondial, ce qui augmenterait la capacité des États à réaliser ces objectifs. L'attente de progrès plus significatifs est liée non seulement à l'introduction de carburants de remplacement pour l'aviation, mais aussi aux avancées technologiques, telles que celles qui sont reliées au NextGen et au SESAR. Il note qu'il y a un calendrier commun portant sur douze à quinze années pour que de nouvelles technologies arrivent sur le marché.

54. La présidente du Groupe de travail 1 note à cet égard qu'il y a une impression générale que plus le GIACC s'en tient aux échéances fixées par la CCNUCC, mieux cela vaut. Reconnaisant toutefois que ces échéances pourraient changer, le groupe de travail a estimé qu'il pourrait devoir conserver une certaine marge de manœuvre pour modifier les échéances du GIACC selon ce qui transpirait du processus de la CCNUCC. La présidente du Groupe de travail 1 estime que si le fait d'établir à 2025 l'échéance à moyen terme permet d'obtenir des résultats plus ambitieux, la compensation pourrait être intéressante. Bien que cette question n'ait pas été expressément examinée par le groupe de travail, c'est là une considération importante. Répondant à une question concernant la base de référence utilisée par le groupe de travail, la présidente explique que celle-ci a été estimée plus solide, du point de vue des communications, pour reconnaître les réalisations dans l'amélioration du rendement du carburant depuis 1990. Le son de cloche ne serait pas aussi bon si le groupe ne faisait rapport que sur les améliorations futures du rendement du carburant pour deux années, entre 2010 et 2012.

55. Un membre insiste sur le fait qu'il serait plus facile d'établir des échéances et d'évaluer si elles sont raisonnables en définissant d'abord les objectifs opérationnels mondiaux. Il observe que dans ce contexte le Groupe de travail 1 n'est pas parvenu à un consensus sur un objectif ambitieux mondial à moyen terme. Il y a toutefois eu un soutien à l'idée que pour un objectif relatif à long terme, au minimum, l'aviation devrait continuer de ne représenter pas plus de 3 % du total des émissions de GES à l'échelle mondiale en 2050. Ce membre insiste aussi sur le fait que la CCNUCC n'a pas encore établi d'échéances pour réduire les émissions de GES. La seule date est 2012, soit la fin de la première période d'engagement au titre du Protocole de Kyoto. On ne sait pas si 2012 sera l'année où commencera la deuxième période d'engagement. Il souligne que la répartition générale de 2012 pour le court terme, 2020 pour le moyen terme et 2050 pour le long terme est fondée sur les scénarios du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et non sur de quelconques échéances fixées par la CCNUCC. Le Président de GIACC/3 en convient.

56. Observant que la CCNUCC examinera des échéances pour la réduction des émissions de GES durant la COP15 qui se tiendra en décembre 2009, un membre indique que bien qu'il puisse être approprié que le GIACC synchronise ses travaux en fonction des échéances de 2012, 2020 et 2050 dans l'immédiat, il est prématuré d'établir ces dates de façon définitive dès maintenant. Un autre membre souligne que les échéances adoptées par le GIACC devraient être alignées sur toutes les échéances qui seraient finalement adoptées dans le processus de la CCNUCC.

57. Résumant les délibérations, le Président de GIACC/3 indique que le Groupe devrait continuer à travailler, pour l'instant, sur la base des échéances de 2012 pour le court terme, 2020 pour le moyen terme et 2050 pour le long terme, en se fondant sur les scénarios établis par le GIEC. Cela n'interdirait pas la présentation éventuelle de renseignements supplémentaires concernant les attentes pour 2025, si c'est utile. Il faut que le Groupe examine le fond des objectifs ambitieux mondiaux proposés

avant d'établir définitivement les échéances pour leur réalisation. Si un calendrier différent découlait du processus de la COP15 et si cette question était encore examinée dans une enceinte quelconque relevant de l'OACI, il y aurait possibilité de revoir les échéances pour ces objectifs à ce stade. Il ne faut pas présumer que le GIACC existera encore à ce moment.

58. Le Groupe examine ensuite la question d'une mesure du rendement du carburant. Tout en appuyant une évaluation volumétrique en litres de carburant consommés divisés par les TKP réalisées, un membre se dit inquiet de l'utilisation dans une méthode de calcul des TKP des données d'activités prévues de l'Official Airline Guide (OAG) dans la mesure où ces dernières n'incluent pas les vols charters qui, dans certains États, représentent un volume appréciable du trafic. Affirmant que cela pourrait fausser la mesure, ce membre souligne la nécessité de disposer de données réelles. Le chef du Groupe de l'environnement (C/ENV) note que dans la lettre 08/44 du 27 mai 2008, l'OACI avait demandé des données sur la consommation de carburant pour les vols internationaux réguliers et non réguliers. Les données sur les vols réguliers internationaux seraient vérifiées en les comparant avec les données que l'Organisation a déjà reçues des États et les données de l'OAG, tandis que les données sur les vols non réguliers internationaux constitueraient de nouvelles données supplémentaires. Notant que l'autre source de renseignements était des informations modélisées, ce membre indique que le CAEP utilise le concept de porte-à-porte dans certains de ses modèles avancés, ce qui inclut les données sur les vols non réguliers internationaux. Insistant sur la nécessité d'un plus grand volume de données sur les vols en question, le C/ENV note que les données sur les vols réguliers internationaux sont beaucoup plus faciles à obtenir. Le secrétaire du GIACC fait une mise en garde contre le fait qu'il ne faudrait pas présumer que l'Organisation recevra un ensemble complet de données réelles sur les vols internationaux réguliers et non réguliers étant donné que tous les États n'ont pas répondu à ses lettres. Le Secrétariat note à cet égard que moins de 50 États ont jusqu'ici répondu à la lettre 08/44 du 27 mai 2008. De plus, lorsque les données communiquées ont été comparées aux données de l'OAG, on a parfois constaté de grosses différences. Il sera ainsi très difficile d'estimer la consommation totale de carburant pour l'aviation à l'échelle mondiale en se fondant sur cette collecte ad hoc de données. Le Secrétariat note de plus que le Groupe d'experts en statistiques examinera la question de la collecte de données sur la consommation de carburant durant sa prochaine réunion, en mars 2009. Diverses approches peuvent être adoptées, dont l'une consiste à utiliser des données sur la consommation de carburant pour le trafic international et intérieur en distinguant trafic régulier et trafic non régulier. On espère que lorsque cette collecte de données deviendra un élément constant du Programme de statistiques de l'OACI, les réponses des États dépasseront le taux de réponse à ladite lettre. Le Président de GIACC/3 souligne que les États auront ainsi à faire de leur mieux pour améliorer la collecte de données si cela constitue une part importante pour rendre compte des progrès réalisés par rapport aux objectifs ambitieux mondiaux.

59. Affirmant que la mesure du rendement du carburant ne traite que de l'aspect commercial de la consommation d'énergie et non du taux d'émission, un autre membre souligne qu'à une étape quelconque il faudra faire intervenir l'incidence du taux d'émission produit par litre de carburant consommé. Il insiste sur le fait que l'on prévoit que le taux actuel d'émission sera encore plus prononcé dans l'avenir. Observant ensuite que les États ne conservent pas les données des compagnies aériennes, ce membre propose que l'OACI demande à l'Association du transport aérien international (IATA) des données sur les vols internationaux réguliers et non réguliers. Le Secrétaire du GIACC note que l'IATA représente seulement 250 compagnies aériennes et qu'il y a des failles dans ses données pour les régions où les compagnies aériennes ne sont pas membres de l'Association. L'IATA ne dispose donc pas d'un ensemble complet de données concernant les vols internationaux réguliers et non réguliers.

60. Le Président de GIACC/3 observe que bien qu'il n'y ait actuellement qu'une petite variation dans les émissions de carbone des carburants d'aviation actuels, celle-ci pourrait augmenter à mesure que les sources de carburant se diversifient, en particulier si la fourniture en carburant de remplacement augmente. Il faudra donc à l'avenir voir au-delà de la mesure proposée du rendement du carburant et envisager une mesure qui reflète plus étroitement les différents facteurs d'émissions de CO₂. Il indique qu'il faudrait demander au CAEP d'envisager l'élaboration d'une nouvelle mesure du rendement du carburant qui tienne compte des carburants de remplacement, ainsi que d'une norme sur les CO₂ pour les moteurs d'aviation, comme l'a suggéré un membre. Le C/ENV rappelle que le CAEP a déjà examiné comment prendre en compte les avantages environnementaux nets pour le cycle de vie des carburants de remplacement et s'est demandé comment ils pourraient être incorporés dans la mesure actuelle du rendement du carburant lorsque l'on disposera de plus de renseignements. Le CAEP examinera cette question plus avant. Se référant à une proposition selon laquelle toute norme sur les émissions de CO₂ des moteurs devrait être présentée au GIEC pour évaluation, le C/ENV rappelle que l'OACI travaille en étroite collaboration avec le GIEC. L'OACI est responsable de la partie aviation de la base de données sur les émissions du GIEC, et si l'Organisation élargit sa base de données, celle-ci sera intégrée à la base de données du GIEC.

61. Notant que le groupe de travail recommande que la distance orthodromique entre aéroports soit utilisée dans la mesure du rendement du carburant plutôt que la distance réelle parcourue, un membre souligne que pour son État et d'autres pays en développement, cette dernière n'est pas la même que la distance orthodromique, pour des raisons d'ATM et d'autres facteurs. Il ne partage donc pas les vues du groupe de travail. Appelant ensuite l'attention sur le paragraphe 32 du rapport du groupe de travail concernant une base de référence par rapport à laquelle des améliorations du rendement du carburant seraient mesurées, le membre insiste sur le fait que les objectifs ambitieux mondiaux sont collectifs et n'attribuent pas d'obligations spécifiques aux divers États. Il suggère donc que les mots « d'un transporteur ou d'un État membre » soient supprimés de façon que le paragraphe se lise : « Pour ce qui est d'une base de références en fonction de laquelle les améliorations du rendement du carburant seraient mesurées, le WG/1 estime qu'une moyenne sur trois ans traduirait plus exactement les performances qu'une moyenne sur une seule année. » Cette proposition est acceptée.

62. Un autre membre insiste sur le fait que si la distance orthodromique n'est pas adoptée, alors il n'y aura aucun moyen de refléter dans la mesure du rendement du carburant les améliorations apportées aux systèmes de navigation aérienne sur les routes internationales. Il est souligné que, comme au titre de l'article 67 (*Communication de rapports au Conseil*) de la Convention de Chicago, les TKP sont indiquées à l'OACI sur la base de la distance orthodromique, cette dernière devrait être utilisée dans la mesure du rendement du carburant pour des questions de commodité. Il est souligné que la distance orthodromique est la façon courante de mesurer la distance et que les États devraient se conformer à cette norme. Il est aussi souligné qu'il serait difficile de déterminer la distance réelle parcourue pour chaque vol international. Le Président de GIACC/3 observe qu'il y a un point de vue général en faveur du maintien de la distance orthodromique pour la mesure du rendement du carburant.

63. En ce qui concerne la recommandation du groupe de travail selon laquelle l'OACI devrait établir pour les passagers un poids moyen standard à utiliser dans la mesure du rendement du carburant, un membre observe qu'un poids moyen standard pour les passagers a déjà été promulgué au sein de l'OACI et dans les législations nationales, et que celui-ci est utilisé par les compagnies aériennes. C'est un processus compliqué et long que de modifier des poids, aussi devrait-on encourager l'utilisation d'un poids moyen standard. Il est noté toutefois qu'il y a des variations pour tenir compte des changements saisonniers, tels que les vêtements plus lourds que portent les passagers en hiver, ainsi que d'autres circonstances, telles que le caractère du vol (charter ou régulier). Les compagnies aériennes produisent leurs chiffres en matière de TKP en se fondant sur le poids standard utilisé actuellement. Des éclaircissements sont sollicités pour savoir si la recommandation du groupe de travail est d'avoir un poids

moyen standard unique pour les passagers ou s'il sera autorisé d'établir des poids moyens standard différents selon les circonstances.

64. Faisant valoir que cette question pourrait être renvoyée au CAEP pour avis, la présidente du Groupe de travail 1 note que ce dernier s'est demandé si, pour normaliser la mesure et simplifier les données pour le calcul des TKP, le poids moyen par passager devrait être uniformisé. La réponse risque d'être négative, auquel cas il y aurait un niveau relativement élevé de complexité et de différence, et l'on devrait beaucoup se fier à l'exactitude des mesures de poids fournies par chaque État, ces poids variant selon les saisons, etc. Il appartient au GIACC de décider s'il peut accepter cette ambiguïté ou cette différence aux fins de sa mesure du rendement du carburant. Le groupe de travail a estimé que le poids moyen par passager devrait être uniformisé. S'il n'est pas normalisé, il ne sera pas essentiel à la mesure du rendement du carburant. C'est un domaine dans lequel l'avis du CAEP doit être sollicité.

65. Indiquant qu'une tolérance pourrait être acceptée pour des variations régionales, un membre affirme que ce n'est pas là la principale difficulté. La principale difficulté tient à une variation du poids moyen par passager utilisé sur une même route. Notant que 100 kg est utilisé comme poids moyen par passager par les États-Unis et 75 kg par la Chine, il s'inquiète de ce que si un principe n'est pas défini, le poids par passager sera mesuré différemment selon que le transporteur est américain ou chinois. Cela n'est pas cohérent. Le membre propose donc d'adopter un principe général tel que « une route, une règle », qui harmonisera au moins la variabilité du poids moyen des passagers sur une route donnée, s'il y a des variations régionales.

66. Le Président de GIACC/3 note que les avis pèsent en faveur de l'utilisation d'un poids moyen standard par passager qui autorise une différenciation pour tenir compte des réalités opérationnelles. Il propose que la question de savoir comment parvenir à une cohérence dans l'utilisation de poids moyens standard par passager pour tous les transporteurs sur une route donnée soit renvoyée au CAEP pour complément d'examen. Le Président de GIACC/3 propose de plus que le Groupe établisse la priorité des questions qu'il renvoie au CAEP de façon à s'assurer que l'on dispose de ressources suffisantes à cet effet.

67. Le Président de GIACC/3 note qu'aucune objection n'est faite contre l'utilisation d'une moyenne sur trois ans en tant que base de référence pour mesurer les améliorations apportées au rendement du carburant.

68. La suite de l'examen du rapport du Groupe de travail 1 est renvoyée à la séance suivante.