



## GROUPESUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (GIACC)

### TROISIÈME RÉUNION

Montréal, 17 – 19 février 2009

### RÉSUMÉ DES DÉLIBÉRATIONS — 2<sup>e</sup> JOURNÉE

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

##### Examen du rapport du Groupe de travail sur les objectifs ambitieux mondiaux

1. Le Groupe reprend son examen du rapport final du Groupe de travail 1 présenté dans la note de travail WP/2 (sauf l'Appendice B), les délibérations portant essentiellement sur les objectifs ambitieux mondiaux à court, moyen et long terme.

##### Objectif ambitieux mondial à court terme

2. La présidente du Groupe de travail 1 note que le groupe recommande, au § 37 de son rapport, que l'OACI adopte un objectif collectif annuel ambitieux concernant le rendement du carburant à atteindre à court terme (d'ici 2012) qui cadrerait avec le taux connu auquel l'aviation a réalisé des améliorations du rendement du carburant par rapport à une base de référence donnée ; le taux moyen annuel d'amélioration du rendement du carburant de 1990 à 2006 a été proposé. Le groupe de travail a recommandé aussi, au § 38, que l'OACI adopte un objectif ambitieux concernant le rendement du carburant à atteindre d'ici 2012 : c'est-à-dire que, d'ici 2012, le rendement moyen du carburant de l'aviation internationale ne dépassera pas X litres par 100 TKP. Il est également recommandé, au § 39, que l'OACI adopte un objectif ambitieux à court terme correspondant à un taux moyen d'amélioration du rendement du carburant de Y % par année jusqu'en 2012, ce qui donnera lieu à une amélioration totale du rendement du carburant de XX % d'ici 2012 (par rapport à la base de référence choisie). L'Appendice A à la note WP/2 présente des données indicatives afin d'orienter le groupe. Selon la méthode utilisée, le taux moyen annuel d'amélioration du rendement du carburant de 1990 à 2012 s'échelonne entre 1,7 % et 2,1 %. Si le GIACC en convient, il pourrait fixer un pourcentage dans cette fourchette pour l'objectif ambitieux mondial à court terme. Le pourcentage total cumulé d'amélioration du rendement du carburant de 1990 à 2012 est de l'ordre 31,5 % à 37,8 %. Si le groupe accepte cette fourchette indicative, il peut alors définir un pourcentage qui cadrera avec ces valeurs. En appliquant les mêmes pourcentages à un indice de rendement du carburant absolu réel qui serait atteint d'ici 2012, on obtient des résultats entre 35,5 litres et 37,9 litres de carburant par 100 TKP en 2012. Le défi pour le GIACC sera d'indiquer des valeurs précises pour les recommandations du groupe de travail, car pour y parvenir le Groupe aura à décider s'il choisit des valeurs qui se trouvent dans ces gammes ou des valeurs plus ambitieuses.

3. En réponse à une question concernant le Tableau 2 de l'Appendice A montrant une comparaison entre l'objectif de rendement du carburant 2012 du Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG) et celui du Groupe de travail 1, la présidente rappelle que l'ATAG a utilisé une base de

référence différente, soit 2005. S'il est vrai que le taux moyen annuel d'amélioration du rendement du carburant utilisé par l'ATAG, à savoir 2,3%, est légèrement plus élevé que celui utilisé par le Groupe de travail 1, à savoir entre 1,7 % et 2,1 %, ils sont dans le même ordre de grandeur. Elle note que ces chiffres reposent sur des hypothèses et que, selon la manière dont est calculé le taux moyen annuel d'amélioration du rendement du carburant, il peut y avoir de légères différences. La présidente du Groupe de travail 1 souligne à nouveau que les pourcentages sont indicatifs et qu'ils traduisent ce qui semble faisable d'après les activités répertoriées.

4. Un membre note que le Groupe de travail 1 a établi ses recommandations d'objectif ambitieux mondial à court terme de deux manières : en fixant un objectif absolu de rendement du carburant au § 38 et en fixant un objectif relatif de rendement du carburant au § 39. Rappelant que le Groupe de travail 1, ne disposant pas des données réelles sur la consommation de carburant, a fait des estimations en se servant des données sur les activités prévues dans l'Official Airline Guide (OAG) et des documents techniques fournis par les fabricants, le membre se déclare préoccupé du fait que l'objectif absolu recommandé de rendement du carburant pourrait être tout à fait erroné. Il juge qu'il serait plus pragmatique d'utiliser l'objectif relatif de rendement du carburant car il traduit une tendance dans l'amélioration du rendement du carburant.

5. Soulignant qu'un objectif ambitieux mondial à court terme d'ici 2012 ne modifiera pas sensiblement le mode de fonctionnement des exploitants, un autre membre fait valoir qu'il s'agit plutôt d'un objectif de communications. C'est la première fois que l'OACI fait savoir à la communauté internationale qu'elle souhaite réaliser des progrès dans la réduction des émissions de l'aviation internationale. Par conséquent, il importe peu que l'objectif correspondant au taux moyen annuel d'amélioration du rendement du carburant soit fixé à 1,7 %, 2,1 % ou 2,3%. Le GIACC devrait établir un objectif de politique correspondant à une réduction de 2 % par année des émissions de CO<sub>2</sub> attribuables à l'aviation, ce qui serait proche du pourcentage indiqué dans l'Appendice A de la note WP/2. Il n'est pas nécessaire de réfléchir longuement sur la manière de mesurer cet objectif, entre autres. Il suffit que le Groupe indique qu'à court terme, soit entre le moment présent et 2012, il devrait y avoir une réduction annuelle de 2 % des émissions de CO<sub>2</sub> attribuables à l'aviation. Le membre constate aussi que les pourcentages utilisés dans les recommandations d'objectifs ambitieux mondiaux sont très sensibles à la base de référence utilisée. En outre, le nombre de TKP est très sensible au coefficient de remplissage. Comme on le sait, le monde vit actuellement une période, qui pourrait se prolonger jusqu'en 2010 ou 2012, où les aéronefs ne transportent pas autant de passagers qu'il y a un ou deux ans. Le membre suggère que le Groupe soit réaliste. Il n'est pas certain que les gains de productivité seront extraordinaires car le coefficient de remplissage est moins important aujourd'hui et les aéronefs continuent de consommer de grandes quantités de carburant. Le Groupe devrait donc être prudent lorsqu'il prend en considération les tenants et aboutissants de l'option de mesurer le rendement du carburant en divisant le nombre de litres de carburant consommé par le nombre de TKP.

6. Un membre souligne qu'il serait très subjectif de choisir maintenant un pourcentage pour un objectif d'amélioration du rendement du carburant. Faisant valoir que le Groupe devrait d'abord décider de ce qu'il souhaite avoir réalisé à long terme et, de là, déduire ce que devrait être son objectif à court terme de rendement du carburant, il indique que, si l'intention est d'en arriver à une croissance neutre en carbone à long terme, le taux d'amélioration du rendement du carburant nécessaire pour y arriver devrait être calculé. Les taux d'amélioration du rendement du carburant quels qu'ils soient devraient mener à une industrie à croissance carbone nulle, dont le niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> est réduit ou acceptable.

7. Le Président de GIACC/3 partage l'avis que seules les initiatives qui sont déjà mises en œuvre pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation auront des incidences à court terme, soit d'ici

2012, et non pas celles qui seront adoptées entre le moment présent et 2012. La vitesse du changement ne sera modifiée que par la mise en œuvre des nouvelles initiatives qui seront adoptées ultérieurement.

8. Tout en partageant les préoccupations exprimées relativement aux écarts entre les données, un autre membre convient que le GIACC a pour rôle de donner des orientations de politique et que, par conséquent, il n'a pas à se pencher sur les données proprement dites ; le GIACC a simplement besoin d'être renseigné par les données. Il note que si certains vols ne sont pas représentés dans les données sur les activités prévues dans l'OAG, il pourrait alors être possible de réaliser davantage de progrès que ceux prévus par les chiffres présentés dans l'Appendice A à la note. Tout en appuyant l'approche de base du Groupe de travail 1, le membre estime que les données devraient être affinées, étant entendu que ce ne sont pas tous les États qui seront en mesure de fournir des données supplémentaires. Il fait valoir que la qualité des données pourrait être améliorée si l'on demandait aux États de fournir des données de poursuite radar. Elles seraient faciles à recueillir et il existe déjà des modèles qui pourraient utiliser ces données pour estimer le rendement du carburant pour le secteur de l'aviation internationale. Ces estimations pourraient ensuite être utilisées pour valider les données OAG. Le membre souligne que, selon les résultats, le GIACC pourrait envisager que l'amélioration du rendement du carburant soit définie par une fourchette de valeurs plutôt que par une seule valeur. Il se demande si l'industrie aéronautique serait désireuse d'aller au-delà de l'objectif à court terme suggéré de 2 % par année pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation. Il partage l'avis du Président de GIACC/3 que nombre de nouvelles technologies, voire de mesures fondées sur le marché, n'auront pas le temps d'avoir des incidences sur le rendement du carburant d'ici 2012. Par la suite, il réserve sa position en ce qui concerne l'objectif à court terme proposé de 2 % par année pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> attribuables à l'aviation, affirmant qu'il est prématuré de préciser un pourcentage. Un autre membre partage cet avis, soulignant qu'il serait inopportun de préciser un pourcentage sans affiner d'abord les données. S'associant aussi à cette idée, un membre fait valoir que d'autres travaux d'étude devraient être menés entre GIACC/3 et GIACC/4 afin de trouver des réponses pertinentes à toute question méthodologique qu'il pourrait rester à résoudre, et de faire une analyse comparative entre les cibles de l'industrie et celles des États. Il fait une mise en garde à l'effet que le GIACC ne doit pas fixer des objectifs moins ambitieux que ceux de l'industrie. Un autre membre abonde dans ce sens.

9. Notant que l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) dispose des données de poursuite radar pour ses États membres, un autre membre appuie la suggestion de valider les données OAG, car il serait ainsi garanti qu'il existe un système validé permettant de contrôler de manière plus précise les performances à moyen et à long terme. Il estime que la réduction proposée de 2 % par année des émissions de CO<sub>2</sub> attribuables à l'aviation est une assez bonne approximation étant donné que l'industrie aéronautique est elle aussi arrivée plus ou moins à la même valeur.

10. Soulignant que le Groupe de travail 1 a utilisé pour ses calculs une longue période, soit de 1990 à 2006, un autre membre note qu'il y a eu de nombreux développements durant cette période. Il y a eu une augmentation du nombre de transporteurs, et des compagnies aériennes ont renouvelé leur parc aérien. Cependant, il y a eu aussi les événements du 11 septembre 2001 et l'épidémie de SRAS, qui ont entraîné une perte de rentabilité pour certaines compagnies aériennes. La crise économique mondiale actuelle donne lieu à une réduction alarmante des vols, en particulier pour les compagnies de pavillon, et l'on ne sait pas avec certitude quand la situation se stabilisera. Le membre s'inquiète donc du fait qu'en fixant à 2012 l'échéance pour l'objectif ambitieux mondial à court terme concernant le rendement du carburant, les données que le Groupe recevra des compagnies aériennes ne seront pas objectives. Pour ce qui est des méthodes utilisées pour mesurer le rendement du carburant, il souligne qu'il y a quelque 15 facteurs (conception des aéronefs, conversion des moteurs, vitesse, dimensions, conditions météorologiques, durée de la circulation au sol, etc.) qui peuvent avoir des incidences sur la consommation de carburant et être à l'origine d'une variation de 3 à 5 % des besoins en carburant. Ainsi,

tout en préférant la mesure du rendement du carburant fondée sur la masse du carburant consommé à celle qui est fondée sur le nombre de litres consommés, le membre suggère que les experts techniques du CAEP soient invités à une tribune libre en vue de débattre de la méthode de mesure du rendement du carburant.

11. Le Président de GIACC/3 rappelle que les délibérations de la veille ont aussi mis en évidence ce besoin que des experts poursuivent les travaux sur la mesure du rendement du carburant. Il note que lesdits facteurs ayant des incidences sur le rendement du carburant figurent dans le tableau des mesures possibles visant à limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale, tableau qui est inclus dans le rapport du Groupe de travail 2 (note WP/3). Convenant que les périodes courtes peuvent être très trompeuses, le Président fait remarquer que, dans une industrie sujette à des fluctuations telle que l'aviation, qui connaît des ralentissements et des reprises, une comparaison d'une année à l'autre, qui semble indiquer un bond appréciable du rendement du carburant, peut en réalité signaler une gamme d'autres mesures qui agissent sur le marché. Soulignant que la présentation des objectifs ambitieux mondiaux devait donc être faite dans la perspective plus vaste des tendances au fil du temps, il note que ceci devrait faire partie de la stratégie adoptée par le GIACC pour ses communications.

12. Mettant l'accent sur la nécessité de traduire le principe des responsabilités communes mais différenciées (RCMD) dans l'établissement de l'objectif ambitieux mondial à court terme, ainsi que des objectifs à moyen et long terme, un membre note que l'article 2.2 du Protocole de Kyoto, dont la première période d'engagement se terminera en 2012, s'applique uniquement aux États visés à l'Annexe I. Il fait valoir que si l'objectif ambitieux mondial à court terme était applicable à tous les États, une distinction devrait alors être faite entre les États visés par l'Annexe I et les États qui ne le sont pas. Le Président de GIACC/3 souligne qu'on n'a pas laissé entendre que le principe des RCMD n'était pas important dans tous les cas. La question porte plutôt sur la mesure dans laquelle les RCMD ont une incidence pratique à court terme. La présidente du Groupe de travail 1 rappelle que le principe des RCMD a été évoqué dans l'ensemble des délibérations du groupe de travail et que le rapport du groupe en fait mention. Elle souligne à nouveau que l'objectif à court terme est fondé largement sur des activités répertoriées et des mesures qui sont déjà mises en œuvre. C'est en raison de la manière dont les chiffres ont été calculés qu'ils s'appliquent à tous les États. Ils tiennent déjà compte des approches différenciées entre les transporteurs. La présidente du Groupe de travail 1 partage donc l'avis du Président de GIACC/3 qu'il n'y a rien de plus à couvrir pour ce qui est de cet objectif à court terme en particulier.

13. Un autre membre constate que l'article 4 de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) traduit le fait que tous les États se sont engagés à lutter contre les changements climatiques, mais que leurs obligations sont de nature différente. Le GIACC envisage maintenant un objectif ambitieux mondial à court terme concernant le rendement du carburant qui est valide pour tous les États ; toutefois, chaque État contribuera à la réalisation de l'objectif selon ses circonstances nationales et ses capacités respectives, ce qui correspond aux RCMD. Le membre suggère que la formulation utilisée dans le projet de résumé des délibérations de la réunion de coordination, préparé par le Président, se rapporte à l'objectif à court terme de réduire de 2 % par année les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation afin qu'il soit clair que les États ne contribueront pas tous de la même manière à la réalisation de cet objectif et que les circonstances nationales et les capacités de certains États ne leur permettront pas de contribuer autant que les autres à la réalisation de l'objectif. Notant qu'il s'agit là d'une proposition utile, le Président de GIACC/3 souligne que ledit objectif à court terme s'intègre dans une stratégie plus large. Les États peuvent choisir parmi un vaste ensemble de mesures pour contribuer à la réalisation de cet objectif. Il est prévu qu'ils choisiront différentes mesures et qu'ainsi ils contribueront à la réalisation de l'objectif de diverses manières et à des degrés différents. La possibilité de choisir les mesures et le caractère non obligatoire de l'objectif cadrent avec le principe des RCMD.

14. En réponse à une intervention concernant l'évaluation de la réalisation de l'objectif ambitieux mondial à court terme, le Président de GIACC/3 souligne qu'un important aspect de l'établissement de tous les objectifs est de prévoir un processus pour contrôler leur mise en œuvre. Cette question sera traitée quand le Groupe examinera le rapport du Groupe de travail 3. Résumant ensuite les délibérations, le Président de GIACC/3 indique que le Groupe est convenu d'un objectif ambitieux mondial à court terme pour 2012 fondé sur le rendement du carburant correspondant à une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> attribuables à l'aviation d'un niveau indicatif de 2 % par année, sous réserve d'une précision à la lumière de données qui pourraient devenir disponibles avant GIACC/4. Le GIACC reconnaît aussi que ledit objectif à court terme doit être présenté dans le contexte d'une stratégie plus large, de son caractère non obligatoire et de la possibilité pour les États de choisir des mesures en fonction de leurs capacités respectives.

### **Objectifs ambitieux mondiaux à moyen et long terme**

15. La présidente du Groupe de travail 1 note que le groupe de travail n'a pu parvenir à un consensus au-delà de l'objectif ambitieux mondial à court terme. Il a pu s'entendre sur une définition et l'appliquer dans le contexte du rendement du carburant. Le groupe a fait savoir dans son rapport que si le GIACC devait faire référence ultérieurement à la neutralité en carbone, celle-ci serait définie comme le point auquel les améliorations du rendement du carburant correspondant aux activités de l'aviation internationale sont égales au taux de croissance exprimé en TKP. Il n'a pu indiquer quand ce point pourrait être atteint ni définir d'autres résultats précis qu'il pourrait souhaiter inclure dans les objectifs ambitieux. Les questions ayant fait l'objet des délibérations du groupe de travail concernant les objectifs ambitieux mondiaux à moyen terme sont traitées dans les paragraphes 43 à 58 du rapport. La présidente du Groupe de travail 1 rappelle les inquiétudes exprimées par certains membres du fait qu'une option, celle de maintenir simplement les moyennes annuelles répertoriées de rendement du carburant, ne traduit pas assez résolument l'intention qu'a l'industrie de repousser les limites. Il est noté que l'industrie, en particulier l'Association du transport aérien international (IATA), a formulé certains objectifs à moyen et long terme, et qu'il est important d'en tenir compte pour les éventuels objectifs de cet ordre que le GIACC établirait. La question a été soulevée de savoir si le GIACC ne devrait pas être capable d'aller plus loin que l'industrie. L'IATA, qui représente les transporteurs, n'a pas nécessairement couvert tous les éléments de l'industrie aéronautique où les gains d'efficacité sont possibles. Une autre préoccupation est notée : un défaut de crédibilité peut exister entre un chiffre établi au début par le GIACC sur la base de données inadéquates et un chiffre déterminé ultérieurement sur la base de données réelles.

16. La présidente du Groupe de travail 1 rappelle que, pour ce qui est des pays en développement, il a été exprimé avec conviction qu'il est très difficile de débattre d'objectifs à moyen et à long terme, plus particulièrement de ces derniers, avant de connaître les résultats du processus de la CCNUCC. On s'est inquiété à plusieurs reprises du fait que les besoins différents et les prévisions de croissance différentes des pays en développement devraient être pris en considération dans l'établissement des objectifs pour leur application à ces pays. Elle note que, pour ce qui est du long terme, une des idées proposées est de décider si le GIACC devrait ou non envisager un objectif qui maintiendrait la part des émissions mondiales de GES attribuables à l'aviation internationale, soit quelque 3 %, jusqu'en 2050, ce qui favoriserait l'amélioration de l'efficacité. Il n'y a pas eu d'accord à ce sujet. La seule autre orientation formulée par le Groupe de travail 1 a été que si, pour quelque raison valide que ce soit, le GIACC est incapable de définir des cibles au-delà de 2012 à ce stade, il serait alors très important que l'OACI formule ultérieurement ses plans et ses échéanciers de manière à communiquer ces informations à un haut niveau de politique.

17. Rappelant les délibérations de la veille sur la question de savoir quels buts sont réalisables d'ici telle ou telle date, un membre note qu'il a proposé l'élaboration de divers scénarios, tels que l'utilisation de carburants de remplacement, les améliorations technologiques, qui peuvent être

classées selon le niveau, faible ou élevé, de leur introduction dans le marché, etc. Il propose de demander au Groupe de travail 1 de poursuivre ses travaux sur ces scénarios, les États visés étant invités à indiquer ce qui peut être réalisé au niveau mondial ainsi que les échéances. Il souligne que le Groupe de travail 1 devrait tenir compte des possibilités de croissance et des percées technologiques. Faisant savoir que le GIACC débattera durant la troisième journée de la manière dont il fera progresser ses travaux entre la troisième et la quatrième réunion, le Président du GIACC souligne qu'il ne faut pas présumer qu'on aura recours aux mêmes groupes de travail s'il y a une meilleure façon de travailler durant l'intersession.

18. Le chef du Groupe de l'environnement (C/ENV), qui est aussi secrétaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), note que l'Équipe spéciale sur la modélisation et les bases de données (MODTF) examine un certain nombre de scénarios et d'échéanciers. Ses résultats initiaux, qui devaient être présentés à la réunion du Groupe directeur du CAEP en juin 2009, pourraient être communiqués au GIACC à la fin de mai 2009, à temps pour sa quatrième réunion.

19. Un membre suggère l'adoption d'un objectif à moyen terme concernant la neutralité en carbone d'ici 2025, la neutralité en carbone étant interprétée comme le point où les réductions des émissions de carbone compensent la croissance.

20. Un autre membre souligne qu'il n'est pas suffisant de faire référence au principe des RCMD pour ce qui est de l'objectif ambitieux mondial à moyen ou long terme. Faisant remarquer qu'un bilan carbone impose une limite aux émissions de carbone d'un secteur précis, il fait valoir que son État ne prendrait pas d'engagement à l'égard d'une telle cible pour le secteur de l'aviation étant donné que les émissions sont mutuellement interchangeables. Vu que cette question fait l'objet de débats à la CCNUCC, son État n'est pas prêt à convenir d'un arrangement sectoriel à l'OACI. Soulignant qu'il faut rendre plus précises les parties du rapport du Groupe de travail 1 concernant les objectifs à moyen et long terme, le membre note que des expressions, telles que « croissance neutre en carbone » y sont utilisées sans avoir été définies. Bien que l'industrie aéronautique ait une définition pour cette expression, le GIACC ne l'a pas encore acceptée, ce qui présente aussi un problème pour son État. Notant que l'objectif relatif à long terme recommandé par le groupe de travail au titre duquel l'aviation continue de représenter au plus 3 % des GES totaux à l'échelle mondiale en 2050 fixerait une limite aux émissions de l'aviation, le membre fait valoir que la formulation des RCMD ne résoudrait pas le problème. Il insiste sur le fait que les travaux sur les objectifs à moyen et long terme devraient se poursuivre entre GIACC/3 et GIACC/4.

21. Un membre fait valoir que, dans l'examen des objectifs à court terme, le Groupe devrait aussi prendre en considération les mesures techniques qui permettront éventuellement de les réaliser. Il souligne le besoin de garder à l'esprit la croissance neutre en carbone comme objectif à moyen terme, ainsi qu'un accroissement du nombre de TKP d'ici 2020 ou 2025, d'autant plus que l'industrie aéronautique se trouve dans une situation grave. Le membre note, dans ce contexte, que le § 35 du rapport du groupe de travail signale qu'on « affichera une croissance neutre en carbone quand les améliorations du rendement du carburant augmenteront au même rythme que les tonnes-kilomètres payantes ».

22. Rappelant qu'au cours de l'exposé présenté la veille par l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA) il a été signalé que l'OACI n'est pas la seule tribune où l'on peut débattre de ces questions et qu'il faut prendre en considération ce qui se dit et ce qui se fait ailleurs, un membre souligne qu'au Sommet de Toyako (Hokkaido), le 9 juillet 2008, les dirigeants des grandes puissances économiques se sont engagés à prendre des mesures très énergiques. Il est possible que l'OACI soit comparée à ce modèle. À ce propos, il appelle l'attention sur le paragraphe 5 de la Déclaration des dirigeants à l'occasion de la réunion des grandes puissances économiques sur la sécurité énergétique et les changements climatiques, adoptée à ce sommet, qui stipule ce qui suit : « ... À cet égard, les grandes économies développées mettront en œuvre, conformément à leurs obligations internationales, des objectifs à moyen terme dans l'ensemble de l'économie et prendront les mesures correspondantes dans le

but d'obtenir des réductions d'émission absolues et, le cas échéant, d'arrêter tout d'abord et le plus rapidement possible la croissance des émissions, ... ». Appuyant la proposition concernant l'adoption d'un objectif à moyen terme de neutralité en carbone d'ici 2025, il indique que le Groupe devrait à ce stade fixer un repère et le valider avant sa prochaine réunion. Le Président de GIACC/3 demande comment le Groupe pourrait reconnaître l'engagement pris par lesdites grandes puissances économiques et marquer sa ferme intention de mettre en place un niveau parallèle d'engagement pour le secteur aéronautique.

23. Rappelant que son État a participé au Sommet de Toyako (Hokkaido), un membre fait savoir qu'il est entièrement d'accord avec la Déclaration adoptée à cette réunion. Il note que, vu les prévisions de croissance dans le secteur aéronautique des pays en développement, son État appuie tout effort ambitieux d'atténuation des GES de la part des États visés par l'Annexe I si ces derniers souhaitent ajouter d'autres engagements à leurs objectifs à moyen et long terme. Ces efforts cadreraient avec la CCNUCC et l'article 2.2 du Protocole de Kyoto. Son État ne peut toutefois pas aller au-delà du rendement du carburant comme objectif ambitieux mondial à moyen terme. Il exclut donc la neutralité en carbone définie dans le rapport du Groupe de travail 1. Faisant observer que les objectifs à moyen terme dans l'ensemble de l'économie dont fait mention ladite Déclaration relèvent de la même logique que celle adoptée par la CCNUCC, le membre demande pourquoi des cibles applicables aux pays en développement seraient établies sans être harmonisées avec le Protocole de Kyoto quand des mesures d'atténuation pourraient être prises par d'autres secteurs de l'économie qui pourraient ne pas avoir les mêmes perspectives de croissance que le secteur aéronautique.

24. Partageant cette opinion, un autre membre insiste sur le fait que le GIACC devrait fonder ses travaux sur les objectifs à moyen et long terme de l'Appendice K à la Résolution A36-22 de l'Assemblée et fixer des objectifs uniquement en termes de rendement du carburant. De tels objectifs devraient respecter l'esprit des négociations se déroulant à la CCNUCC et prendre en considération les circonstances et capacités particulières des pays en développement.

25. Notant que le rendement du carburant comme objectif ambitieux mondial à court terme fait consensus, un membre souligne qu'il devrait aussi être à la base des objectifs ambitieux mondiaux à moyen et long terme. L'importante question de la croissance neutre en carbone devrait seulement être examinée ultérieurement, quand des progrès auront été réalisés au chapitre du rendement du carburant. Faisant remarquer que les données du Groupe ne seront jamais parfaites et qu'il y aura toujours une marge d'erreur dans ses chiffres, le membre signale que cela ne devrait pas empêcher le GIACC de fixer des objectifs ambitieux globaux approximatifs à moyen et à long terme, qui pourront être précisés par la suite. Marquant son accord, un autre membre souligne que la neutralité en carbone sera atteinte par l'utilisation efficace du carburant, qu'il s'agisse des carburants de remplacement ou des carburants d'aviation existants. En réponse à une observation du Président de GIACC/3 indiquant que l'exposé de la veille présenté par l'ATAG faisait savoir que l'industrie projetait que la croissance du trafic aérien dépassera les améliorations éventuelles du rendement du carburant à moins que l'introduction des carburants de remplacement ne soit prise en compte, le membre affirme que si les améliorations du rendement du carburant s'élèvent à 2 % par année du fait des réductions des émissions en conformité avec l'objectif ambitieux à court terme du GIACC, elles finiront pas rattraper la croissance du trafic aérien. Il fait valoir que si la neutralité en carbone est adoptée comme objectif à long terme, il faudra alors faire des projections de la croissance du marché. Le Président de GIACC/3 rappelle que le Groupe est convenu de demander au CAEP de faire ces projections.

26. Faisant observer que ce n'était pas la première fois que les aviateurs mettent au point des améliorations techniques pour rendre les avions plus efficaces, un membre évoque la première crise du pétrole des années 1970, quand les avions restaient au sol parce que les compagnies aériennes ne pouvaient pas se procurer de carburant. Les grands aviateurs, surtout ceux des pays développés,

s'étaient fixé comme règle de réaliser une amélioration progressive de 40 % dans l'utilisation du carburant. Il propose que le Secrétariat se documente sur le rôle joué par l'OACI à l'époque concernant le rendement du carburant afin que le GIACC puisse s'en inspirer maintenant dans sa manière d'aborder la question et dans l'établissement des objectifs. Le membre souligne que, même s'il existe de nombreuses améliorations que les avionneurs pourraient introduire afin d'accroître le rendement du carburant des aéronefs, telles que l'utilisation de rotors non carénés, d'ailettes en boucle en bout d'aile ou d'ailes à écoulement laminaire, ils n'en feront rien tant que l'OACI n'aura pas fixé d'objectifs.

27. Un autre membre fait valoir qu'avec l'introduction des carburants de remplacement, il faudra établir un système de mesure du rendement du carburant qui s'appliquera à plus long terme et tiendra compte aussi de la teneur en carbone, et fixer une année de référence.

28. Résumant les délibérations sur les objectifs ambitieux mondiaux à moyen et long terme, le Président de GIACC/3 note qu'il reste un nombre important de questions au sujet desquelles les divergences sont considérables. Il n'y a pas de consensus sur la neutralité en carbone comme objectif tout comme il n'y a pas eu de consensus à ce sujet au sein du Groupe de travail 1. Il a été suggéré qu'il y ait des obligations pour les États de l'Annexe I et que la position soit différenciée de manière que les États qui ne sont pas visés à l'Annexe I soient incités à agir. Il a aussi été proposé que les objectifs soient formulés uniquement en termes de rendement du carburant et qu'ils soient fondés essentiellement sur la recherche et les prévisions qui indiquent les tendances dans l'industrie aéronautique. L'opinion a été émise que les objectifs fixés doivent pousser l'industrie aéronautique à faire des efforts, ce qui suppose qu'il faut faire plus qu'estimer les tendances courantes dans l'industrie aéronautique. Faisant observer qu'il ne sera pas possible de résoudre toutes ces questions durant GIACC/3, le Président indique qu'il faudra établir un processus permettant de poursuivre les travaux sur ces questions d'ici la réunion GIACC/4 et au-delà. Il note que le domaine où les travaux sont les plus productifs pour le moment est l'objectif de rendement du carburant. Il est demandé au CAEP d'améliorer ses prévisions à cette fin. Une observation est faite sur la nécessité de continuer les travaux sur le système de mesure et de déterminer comment il serait structuré, utilisant lesdites prévisions pour décider du niveau cible à fixer. Notant qu'il faut aussi songer à un objectif de haute visée pour l'industrie aéronautique, le Président encourage le Groupe à examiner comment un tel objectif pourrait être abordé. Il rappelle dans ce contexte la suggestion que le Groupe traduise dans ses objectifs le niveau d'aspiration exprimé dans la Déclaration du Sommet de Toyako (Hokkaido), tout en tenant compte du fait que cette dernière visait principalement les économies nationales. Le Président encourage aussi les membres à voir s'il y a une autre manière d'exprimer les objectifs ambitieux qui va au-delà du rendement du carburant, de la neutralité en carbone et du maintien des émissions totales de l'aviation à 3 % des émissions mondiales de GES. Il rappelle une observation faite la veille selon laquelle le GIACC devrait veiller à ce que l'industrie aéronautique fasse sa propre contribution à la réduction des émissions de l'aviation.

### **Stratégie pour faire progresser les travaux sur les objectifs à moyen terme**

29. Notant que le mandat de l'OACI est d'assurer la croissance dans le secteur aéronautique, la présidente du Groupe de travail 1 fait savoir qu'en tant qu'instance politique, le GIACC devra en bout de ligne se pencher sur la difficile question fondamentale de savoir si l'on devrait fixer quelconques limites à cette croissance. Cette question sera aussi au cœur des délibérations de la réunion de haut niveau. Quand le GIACC a commencé à débattre de questions dépassant le rendement du carburant ou les mesures d'intensité qui incluaient des cibles, il a eu à se demander s'il était prêt à accepter un certain degré de contraintes pour l'industrie aéronautique. Les membres ont probablement des opinions différentes à ce sujet. Il faudra examiner comment cette situation cadre avec ce qui pourrait être attendu de l'OACI dans le dialogue mondial plus vaste sur les contraintes relatives au carbone. Ainsi, en plus d'étudier des questions d'un point de vue technique, le GIACC devra consacrer un temps considérable à préparer des ébauches pour un certain nombre de variantes qui aideront à combler certains des écarts. Le



Groupe devra trouver des manières de formuler des énoncés relatifs qui donneront à l'OACI de la crédibilité quant à ce qu'elle tente de réaliser par rapport à ce qu'il est possible ou pas de faire dans le processus de la CCNUCC. La présidente demande comment l'OACI pourra dire qu'elle a le sens de ses responsabilités sociales parce qu'elle a beaucoup travaillé dans le domaine du rendement du carburant si tous les autres secteurs peuvent être touchés par des réductions du CO<sub>2</sub> qui ont des incidences sur l'activité économique. Suggérant que le Groupe revienne sur cette question lors de son examen du rapport du Groupe de travail 2 (WP/3) sur les mesures visant à limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale, elle souligne que le débat sur les mesures fournira des orientations concernant l'établissement des objectifs à moyen et long terme.

30. Un membre fait valoir que, s'il est vrai que l'Appendice K de la Résolution A36-22 de l'Assemblée fait état d'objectifs ambitieux mondiaux sous forme de rendement du carburant, il mentionne aussi explicitement la compensation et les mesures fondées sur le marché. Le membre souligne que si le GIACC souhaite fixer un objectif de rendement du carburant, il devrait alors s'agir d'un objectif important et réaliste qui intègre des mécanismes de compensation et des mesures fondées sur le marché, sinon l'objectif aura des effets limités pour la réduction des incidences de l'aviation sur les changements climatiques. Il propose qu'il en soit tenu compte dans le mandat de tout nouveau groupe de travail créé pour faire avancer les travaux du GIACC durant l'intersession. Un tel groupe de travail devra également examiner comment introduire le principe des RCMD dans cet objectif. Bien que le GIACC soit convenu que les objectifs ambitieux soient mondiaux et collectifs et n'aient pas de caractère obligatoire, il a été souligné durant le présent débat que cette formulation n'est pas suffisante pour un objectif à moyen terme si elle ne traduit pas les RCMD car, à la COP15 de la CCNUCC à Copenhague en décembre 2009, les États assumeront des obligations qui seront différenciées.

31. Le président de GIACC/3 note qu'il s'agit maintenant de faire passer le débat du concept de la compensation d'une augmentation du trafic par des gains dans le rendement du carburant à l'introduction de la notion de mesures économiques pour combler l'écart, s'il y en a un. La question sera débattue quand le GIACC examinera le rapport du Groupe de travail 2. Pour ce qui est des objectifs, le GIACC débattera durant la troisième journée de la mise au point d'un mécanisme pour continuer à élaborer des objectifs de rendement du carburant à moyen et long terme qui tiendront compte des renseignements techniques communiqués par le CAEP. Il faut garder à l'esprit que le Groupe est une instance politique et qu'il ne tentera pas de mener à bien ces travaux techniques. Bien qu'il n'y ait pas de consensus sur un objectif ambitieux mondial au-delà du rendement du carburant pour le moyen ou le long terme, il y a des incitations à formuler un énoncé sur les ambitions et à rechercher un niveau d'ambition dépassant le simple reflet des projections correspondant à l'option de « continuer comme si de rien n'était » dans l'industrie aéronautique. Le débat devra se poursuivre sur cette question durant GIACC/4.

### **Présentation du rapport du Groupe de travail 2 sur les mesures visant à réduire les émissions**

32. En qualité de président du Groupe de travail 2 sur les mesures visant à réduire les émissions depuis la démission de M. R. Cron (Suisse) le 1<sup>er</sup> novembre 2008, M. J. Doherty (Australie) expose en détail le rapport du groupe de travail (note WP/3) qui a été présenté durant la réunion de coordination le 16 février 2009.

33. Le Président note que le principal élément du rapport consiste en une série de principes de cadre établissant le contexte d'application d'une gamme de mesures définies dans le rapport et qui devraient être mises en œuvre. L'élément clé est qu'il continue d'incomber à chaque État de choisir les mesures qu'il entend appliquer parmi l'ensemble proposé, étant entendu qu'il peut s'agir d'une combinaison de mesures. Il est important de chercher à obtenir le maximum d'avantages du point de vue de l'environnement dans de bonnes conditions d'économie et d'efficacité. Les États sont encouragés à travailler ensemble et il est entendu qu'il n'y aura pas de date unique de mise en œuvre. Les mesures

seront appliquées à des rythmes différents et de manières différentes. Le rapport reconnaît aussi les circonstances spéciales des pays en développement. Appelant l'attention sur la section 2 traitant des principes du cadre, le Président note que, dans le paragraphe liminaire et dans l'alinéa a), les mots « marché » et « industrie » sont entre crochets parce que le groupe de travail n'a pas statué sur la formulation. En dehors de cela, tous les membres du Groupe de travail 2 approuvent l'orientation générale et la formulation des principes du cadre.

34. Le Président renvoie ensuite à la section 3 du rapport qui contient un tableau des mesures possibles (Potential Measures) pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale, classées selon les cinq catégories suivantes : développements technologiques liés aux avions, amélioration de la gestion du trafic aérien (ATM) et de l'utilisation de l'infrastructure, amélioration de l'efficacité de l'exploitation, mesures économiques/fondées sur le marché, mesures réglementaires et autres, et qui présente une évaluation de leurs incidences possibles, des coûts et des calendriers. Un grand nombre de mesures ont déjà été mises en œuvre. L'adoption de mesures supplémentaires sera facilitée dans une certaine mesure par un renvoi audit tableau et tout élément complémentaire à ce sujet qui pourrait devenir disponible. Comme l'indique le tableau, les opinions divergent pour ce qui est des gains relatifs, des coûts et les calendriers des mesures possibles.

35. La section 4 du rapport prévoit un certain nombre d'options pour aider les pays en développement (mesures économiques/fondées sur le marché, transfert de technologie, assistance financière appropriée, enseignement et formation, et soutien à l'adaptation). C'est une reconnaissance claire du second élément du principe des RCMD. La proposition n'impose aucune obligation qui serait excessive pour les pays en développement ; elle suggère plutôt une série de mesures pour apporter une assistance positive aux pays en développement.

36. La section 5 du rapport résume en bref les approches proposées pour soutenir la mise en œuvre de mesures dans tous les États. Elle recommande l'élaboration continue d'orientations et de renseignements par l'entremise de l'OACI dans le prolongement de l'excellent travail déjà accompli dans diverses instances de l'OACI. Elle encourage une approche coordonnée entre les groupements régionaux, reconnaissant les avantages qui pourraient en découler. Elle favorise le partage des renseignements et des compétences techniques entre les États, ainsi que l'élaboration et la publication d'un plan d'action pour chaque État. Les plans d'action des pays développés devraient énoncer les approches adoptées pour l'assistance aux pays en développement. Elle fait état également de l'importance d'un mécanisme pour suivre et rendre compte des progrès et de l'assistance fournie par d'autres États et par l'industrie, possiblement facilitée par l'intermédiaire de l'OACI, dans l'évaluation des domaines d'intervention et l'élaboration des plans d'action.

37. Au cours des délibérations, il est souligné qu'une distinction devrait être faite entre les mesures qu'il est recommandé à l'OACI de prendre, celles que les différents États devraient envisager ou que l'OACI devrait envisager collectivement, et celles qui devraient être envisagées uniquement par l'industrie aéronautique ou par l'industrie aéronautique avec l'aide des États pour la mise en œuvre, notamment des mesures d'incitation et des changements dans la réglementation. Pour ce qui est du rôle de l'OACI, le président du Groupe de travail 2 note que dans le Programme d'action qu'il a prévu, le GIACC définira un nombre de domaines dans lesquels les organes de l'OACI pourraient contribuer ou continuer de contribuer. Cela pourrait nécessiter un appui de la réunion de haut niveau et l'établissement de priorités car il y aura toute une gamme d'attentes auxquelles il faudra répondre avec des ressources limitées.

38. Soulignant que les mesures proposées sont uniquement des moyens pour réaliser les objectifs ambitieux mondiaux, un membre déclare que le GIACC aurait dû établir lesdits objectifs avant de délibérer sur les mesures. Soulignant de plus que pratiquement aucune des mesures n'a de valeur pour

la réalisation de l'objectif de rendement du carburant à court terme d'ici 2012, il note qu'elles ont presque toutes une perspective visant 2020 et au-delà. Ainsi, bien qu'il serait bon tout de même d'examiner les mesures proposées pour établir si certaines sont plus utiles que d'autres, le GIACC devrait y revenir lorsqu'il aura clairement défini les objectifs à moyen et long terme.

39. Un autre membre fait remarquer qu'il n'y a pas de solutions faciles pour ce qui est des mesures qui vont donner des gains moyens à élevés à des coûts faibles à moyens et dans des délais courts à moyens, ce qui signifie que les industries et les États ont déjà mis en œuvre les mesures les plus faciles. Notant que le CAEP est en train d'actualiser la Circulaire 303 (*Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions*), il propose qu'il soit préconisé de prendre comme guide à cet égard le rapport du Groupe de travail 2. Par ailleurs, il demande si le GIACC devrait examiner s'il devrait y avoir une approche sectorielle de l'aviation internationale. Le membre demande également si, pour rapprocher les idées du Groupe sur les mesures, les objectifs et les RCMD, un objectif de haute visée, ambitieux ou non, devrait être élaboré qui exigerait qu'on en fasse plus que ce qui serait fait de toute façon dans le cadre des approches existantes, de l'efficacité opérationnelle et des plans en vigueur. Un tel objectif de haute visée prouverait à la communauté mondiale que l'aviation internationale est disposée à examiner de plus près comment elle pourrait contribuer aux réductions des émissions de carbone. Au titre de cet objectif de haute visée, on pourrait examiner s'il y a des moyens de combler l'écart qu'il peut y avoir entre les objectifs ambitieux mondiaux et ce qu'il a été possible de réaliser par la mise en œuvre des différentes mesures, peut-être grâce à une redevance universelle d'application mondiale qui produirait des ressources pouvant être réinvesties dans le secteur, dans des compensations ou des crédits. Le Groupe pourrait débattre si une telle redevance devrait être réinvestie dans le secteur aéronautique et/ou d'une manière plus générale. Une telle redevance pourrait éventuellement être administrée par l'entremise de l'OACI, pas nécessairement par l'OACI directement, mais sous sa direction et avec son aide. Elle pourrait ne pas être imputable aux États membres et s'appliquer au niveau de l'industrie, bien qu'il y aurait certaines difficultés pour ce qui est de la conformité et de l'application. Pareille redevance pourrait répondre à certaines des préoccupations exprimées concernant les pays en développement, en ne nécessitant pas d'être imputée aux différents États, mais étant une preuve d'engagement et de participation à un degré plus élevé peut-être que ce dont il a été question jusqu'à maintenant. Le président du Groupe de travail 2 rappelle que durant l'exposé de l'ATAG, M. Steele a fait savoir que, s'il est vrai que l'industrie aéronautique est prête à payer sa juste part pour ses émissions de CO<sub>2</sub>, elle juge que les recettes produites par des redevances devraient être réinvesties dans les initiatives de l'industrie visant à réduire ces émissions.

40. Revenant sur les mots « marché » et « industrie » présentés entre crochets dans le paragraphe liminaire et dans l'alinéa a) de la section 2 du rapport du groupe de travail, un membre demande si ces mots sont vus comme deux propositions formant une alternative et propose de les remplacer par l'expression « marché et/ou industrie ». Faisant remarquer que le problème ne s'en trouve pas réglé pour autant, le président du Groupe de travail 2 note que certaines des mesures proposées, telles que celles concernant les aéroports et le trafic aérien, seraient bénéfiques autant pour les transporteurs intérieurs que pour les transporteurs internationaux, mais que d'autres mesures, telles que l'imposition de redevances économiques, ne le seraient pas et que par conséquent elles entraîneraient des problèmes pour ce qui est du marché. Il propose que les mots entre crochets « marché » et « industrie » soient conservés pour le moment. Sa proposition est acceptée, étant entendu que le Groupe y reviendra durant sa prochaine séance lorsqu'il examinera son rapport final.

41. Résumant ensuite les délibérations, le président du Groupe de travail 2, qui est aussi Président de GIACC/3, note que le Groupe est convenu de faire avancer l'approche décrite dans le rapport du Groupe de travail 3 (note WP/3) fondée sur les principes du cadre, le tableau des mesures possibles visant à limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale, les mécanismes pour aider les pays en développement et les mécanismes pour appuyer la mise en œuvre décrits dans ce rapport. Le Groupe

convient aussi d'inviter le Secrétariat et le CAEP à examiner le rapport du groupe de travail lorsqu'ils établiront les priorités concernant les tâches connexes, telles que l'actualisation de la Circulaire 303.

### **Présentation du rapport du Groupe de travail 3 sur le suivi et la mise en œuvre**

42. M. M.V. Pinta Gama (Brésil), président du Groupe de travail 3 sur le suivi et la mise en œuvre, donne ensuite des détails sur le rapport du groupe de travail (note WP/4, Révision n° 1), présenté par le Brésil avec observations de l'Allemagne et du Nigéria, dont la présentation a été faite durant la réunion de coordination le 16 février 2009.

43. Le Président note que le Groupe de travail 3 a recommandé que le formulaire joint à la lettre aux États 08/44 du 27 mai 2008 soit utilisé pour rendre compte des données. Il est proposé que ce compte rendu incorpore l'idée de la différenciation entre les États, ceux qui sont visés à l'Annexe I rendant compte annuellement à l'OACI sur une base obligatoire et ceux qui ne le sont pas rendant compte annuellement à l'OACI sur une base volontaire. Le groupe de travail propose aussi que l'OACI fournisse, sur demande, assistance et coopération technique aux pays en développement pour la collecte, le traitement et la diffusion des données. Sur la base des comptes rendus nationaux, l'OACI publierait des rapports d'étape triennaux exhaustifs contenant des données regroupées sur la consommation de carburant, le rendement du carburant et le trafic, ainsi qu'une évaluation des progrès accomplis à l'échelle mondiale en vue de la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux.

44. En ce qui concerne la collecte des données et la mise en œuvre, le groupe de travail estime que l'OACI devrait jouer un rôle de premier plan dans la coordination de la collecte et de l'analyse des données recueillies auprès de toutes les sources possibles. Le CAEP devrait continuer d'analyser les données et de rendre compte des mesures adoptées par les États en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables à l'aviation internationale. Les données sur la consommation de carburant par l'industrie aéronautique et les exploitants du monde entier devraient être recueillies en étroite collaboration avec des organismes internationaux compétents tels que l'IATA. Le groupe de travail recommande que l'OACI adopte des mécanismes adéquats pour vérifier les progrès des États dans la réduction des émissions de GES attribuables à l'aviation internationale. Si le GIACC convient des propositions de différenciation entre les États visés à l'Annexe I et ceux qui ne le sont pas, les mécanismes pourraient alors tenir compte de cette différenciation, comme le prévoit le principe des RCMD, dans l'évaluation des progrès réalisés par les États dans la réduction des émissions de l'aviation internationale.

45. Le président du Groupe de travail 3 souligne que les recommandations du groupe de travail en matière de suivi et de mise en œuvre soient harmonisées avec le principe des RCMD et les objectifs ambitieux mondiaux envisagés. Comme il a été mentionné dans l'examen du rapport du Groupe de travail 1 (note WP/2), de tels objectifs sont mondiaux et collectifs. Selon la recommandation du rapport du Groupe de travail 2 (note WP/3), il y aura un ensemble de mesures qui pourraient être adoptées par les États sur une base volontaire afin d'atteindre ces objectifs. Dans le suivi de la mise en œuvre des objectifs ambitieux mondiaux, il y aura une différenciation entre les États visés à l'Annexe I et ceux qui ne le sont pas afin de prendre en compte le principe des RCMD.

46. Tout en appuyant l'emploi du formulaire joint à la lettre aux États 08/44 du 27 mai 2008 pour rendre compte des données, un membre recommande que le formulaire soit étoffé pour qu'il porte sur le trafic non régulier, se déclarant à nouveau préoccupé que ces données ne soient pas saisies par d'autres moyens. Soulignant que les comptes rendus ne relèvent pas de la question des RCMD, il note que la communication de renseignements sur le trafic et les prix de revient est déjà exigée des États membres de l'OACI au titre de l'article 67 (*Communication de rapports au Conseil*) de la Convention de Chicago. Le membre est pourtant d'avis qu'il faudrait prendre en considération les circonstances spéciales des pays

en développement. Il propose que le Secrétariat tienne à l'intention du GIACC une séance d'information sur le Formulaire A actuel, pour en expliquer les points forts et les faiblesses et proposer des moyens d'améliorer la qualité des données, et aussi que l'IATA fasse un exposé sur les renseignements auxquels elle a accès actuellement et sur la manière dont les comptes rendus annuels qui lui sont communiqués pourraient aider le GIACC dans sa tâche. Indiquant qu'il convient de prendre en considération les préoccupations des pays en développement concernant leur infrastructure et leur capacité à communiquer des rapports, le membre rappelle la proposition figurant dans le rapport du Groupe de travail 1 (voir la note WP/2, § 18), selon laquelle seuls les vingt ou trente pays dont l'aviation internationale est la plus développée (selon la part du total de TKP), dont les transporteurs sont responsables de quelque 95 % ou plus du total des émissions provenant de l'aviation internationale, soient tenus de faire rapport annuellement à l'OACI. Le nombre réel de pays à inclure dans ce premier niveau reste encore indéterminé. Il n'y a pas lieu d'appliquer le même seuil concernant les comptes rendus aux pays des autres niveaux. Le membre propose comme solution de rechange auxdites exigences en matière de comptes rendus d'utiliser des données de poursuite radar dans les modèles du CAEP pour enregistrer les réductions des émissions.

47. La présidente du Groupe de travail 1 rappelle que le groupe de travail a reconnu qu'il faut préciser ces données. Elle a jugé qu'il serait utile de débattre de cette question, pas forcément dans les délais prévus pour le GIACC, mais en 2012 ou à une date antérieure qui permettrait à l'OACI, ou peut-être au CAEP, de faire à l'interne, avec une diligence raisonnable, l'évaluation nécessaire des options, de la précision des renseignements requis et de la teneur des renseignements déjà disponibles ailleurs, et de rendre compte ultérieurement de ces constatations. Cela serait fait afin d'établir l'OACI en tant qu'autorité capable de rendre compte des activités de l'aviation du point de vue de la consommation de carburant/du rendement du carburant.

48. La présidente du Groupe de travail 1 note que le groupe de travail a aussi analysé une approche différenciée concernant la communication de rapports par les pays en développement, qui reprend le paramètre plus large de la CCNUCC, comme le traduit le projet de résumé des délibérations de la réunion de coordination intitulé *Aspirational Goals: A way forward in the GIACC process*, à savoir que tous les États reconnaissent qu'ils souhaitent réduire les émissions ayant des incidences sur le climat. Dans ce contexte plus large, le Groupe de travail 1 a jugé qu'il était utile de tenir compte seulement des vingt pays (ou d'un nombre de pays déterminé selon une autre proportion) dont l'aviation internationale est la plus développée (selon la part du total de TKP) et représente une part importante des sources d'émissions aéronautiques en fonction de l'activité de l'aviation internationale, et d'élaborer un régime de compte rendu qui s'appliquerait à une petite sous-division de l'ensemble, en vue de ne pas imposer un trop lourd fardeau à ceux qui n'ont pas la capacité de fournir des données.

49. Pour ce qui est du suivi, la présidente du Groupe de travail 1 fait remarquer qu'il y a un lien entre les recommandations des Groupes de travail 2 et 3 concernant les plans d'action. Elle appuie l'élaboration d'une prescription exigeant que tous les États, dans la mesure du possible, déposent auprès de l'OACI leur plan d'action, rendant compte de leur utilisation de l'ensemble des mesures proposées, que ce soit par les travaux au sein du Groupe de travail 2, par l'utilisation de la Circulaire 303 ou par une quelconque combinaison, car cela renforcerait davantage les futurs comptes rendus de l'OACI sur la manière dont elle a continué d'exécuter son mandat afin de réduire les incidences de l'aviation sur les changements climatiques.

50. La présidente du Groupe de travail 1 propose que le GIACC délibère sur la question de savoir si l'aviation internationale devrait être intégrée dans le mécanisme pour un développement propre (MDP) de la CCNUCC et, dans l'affirmative, de quelle manière procéder. Elle rappelle que le Groupe de travail 1 a recommandé que l'OACI et ses États membres cherchent à élargir le MDP pour qu'il incorpore les investissements faits dans des projets d'aviation internationale réalisés dans des pays en

développement (voir la note WP/2, § 25). En outre, le Groupe de travail 2 a suggéré que le MDP soit utilisé pour porter assistance à des projets de cette nature dans des pays en développement (voir la note WP/3, section 4). Elle soutient qu'il s'agit là de l'un des éléments les plus pratiques que le GIACC pourrait faire progresser relativement aux besoins des pays en développement.

51. Mettant à nouveau l'accent sur l'importance de déterminer si oui ou non les objectifs ambitieux mondiaux sont réalisables, un membre souligne la nécessité de recueillir des données, en particulier sur la consommation de carburant. Il signale toutefois que si les rapports sur le trafic présentés par les entreprises de transport aérien international au Conseil de l'OACI au titre de l'article 67 de la Convention de Chicago incluaient de telles données sur la consommation de carburant, les États n'auraient pas à recueillir ces données.

52. En réponse à une question du Président de GIACC/3 concernant le rôle de l'OACI dans la collecte des données, le secrétaire du GIACC fait savoir que cette collecte de données est une fonction relevant du Secrétariat et confiée à la Section des analyses économiques et des bases de données (EAD) qui travaille en collaboration étroite avec le Groupe de l'environnement (ENV). Il estime que le rôle du CAEP n'est pas de recueillir des données, mais de les interpréter d'un point de vue technique. Le Président de GIACC/3 précise que le Groupe pourrait alors souhaiter demander au Secrétariat de présenter à sa prochaine réunion des renseignements sur la collecte de données qui pourrait avoir lieu en vue de réaliser les objectifs ambitieux mondiaux (TKP et consommation de carburant), gardant à l'esprit la nécessité de prendre en compte le trafic régulier et le trafic non régulier. Le secrétaire du GIACC rappelle que le sujet sera traité à la réunion prochaine du Groupe d'experts en statistiques (STAP).

53. Convenant que la communication de rapports ne se prête pas aux débats sur les RCMD, en tout cas à un degré beaucoup moindre que d'autres activités ayant fait l'objet de délibérations, un membre souligne que c'est là la raison pour laquelle l'OACI est intervenue : c'est la manière la plus facile de recueillir des données universelles, même si le taux de réponse à ses demandes de données n'est pas toujours satisfaisant. Il note à cet égard que le Secrétariat pourrait trouver des moyens d'améliorer ce taux de réponse. Le membre estime que l'option de faire recueillir les données par l'OACI est préférable à l'approche recommandée consistant à demander aux États visés à l'Annexe I de rendre compte annuellement à l'OACI sur une base obligatoire et à ceux qui ne sont pas visés par l'Annexe I de rendre compte annuellement à l'OACI sur une base volontaire, car cette approche ne produirait pas une gamme de données suffisamment mûres pour permettre d'évaluer les progrès réalisés dans la réduction des émissions. Le membre n'appuie pas l'idée que seuls les vingt ou trente pays dont l'aviation internationale est la plus développée communiquent leurs données car ce serait la première fois que le GIACC s'écarterait du concept de la responsabilité collective mondiale et transférerait cette responsabilité à un certain nombre de pays développés. Il souligne qu'une fois encore le GIACC ne disposera pas de l'éventail universel de données dont il a un si grand besoin. Il suggère que le Secrétariat présente à la réunion GIACC/4 une note décrivant le meilleur moyen d'étoffer le formulaire joint à la lettre aux États 08/44 pour qu'il inclue les données nécessaires sur la consommation de carburant afin que l'OACI obtienne le plus de données possible.

54. Faisant observer que les travaux du GIACC sont réalisés successivement et non pas en parallèle, un membre s'associe à l'opinion déjà exprimée que le Groupe devrait avoir fixé les objectifs ambitieux mondiaux avant d'examiner les mesures proposées pour les atteindre. Il note que la communication de comptes rendus sur la mise en œuvre des mesures n'est pas compliquée étant donné que l'OACI a déjà en place un processus de compte rendu qui pourrait être développé au besoin. Le membre suggère que l'OACI suive les progrès réalisés dans la mise en œuvre de chaque mesure adoptée afin d'atteindre son objectif à long terme. Le Président de GIACC/3 précise que l'OACI suivra les résultats de la mise en œuvre des mesures et non pas les différents moyens d'atteindre ces résultats. Les données qu'il est proposé de communiquer concernent la consommation totale de carburant et le nombre

total de TKP réalisées. Ces renseignements sont importants pour suivre les progrès vers l'objectif ambitieux mondial. Ainsi, la proposition du Groupe de travail 3 ne comprenait pas, du moins initialement, l'idée d'assurer le suivi de chacune des mesures pouvant être adoptée par un État. Le président du Groupe de travail 3 confirme que l'intention est de suivre les résultats réels plutôt que les mesures prises pour atteindre ces résultats.

55. Un membre souligne que l'OACI devrait tenir compte des données qui existent déjà plutôt que de mettre en œuvre de nouvelles collectes de données qui pourraient ne pas être nécessaires.

56. Apportant des éclaircissements sur certains points qui ont été soulevés, le Secrétariat rappelle que le Formulaire A existe depuis 1946. Il existe un mécanisme global de collecte des données, ainsi qu'un mécanisme de vérification et de validation, qui font partie de la base de données statistiques intégrée. Les données portent sur le trafic régulier et le trafic non régulier, incluant le service tout-cargo — donc sur 95 % du trafic total. Les données communiquées sont homogènes étant donné qu'il s'agit d'un formulaire utilisé depuis suffisamment longtemps pour que les transporteurs connaissent bien les définitions employées. Faisant ressortir que les données sur les TKP sont communiquées à l'OACI depuis longtemps, le Secrétariat note que l'Organisation publie des classements à l'échelle des États. Un mécanisme est donc déjà en place dans ladite base de données. Par ailleurs, les données sont diffusées à l'échelle mondiale.

57. Faisant observer qu'il y a cependant des lacunes dans les données de l'Organisation sur la consommation de carburant, le Secrétariat précise qu'il prévoit présenter à la réunion du Groupe d'experts en statistiques une note sur la collecte de ces données. La Section EAD pourrait travailler en étroite collaboration avec le Groupe ENV sur les données dont a besoin le GIACC ou tout autre groupe qui sera formé ultérieurement. Le Secrétariat note qu'une solution pour la collecte de données sur la consommation de carburant consisterait à incorporer les données au formulaire ordinaire de compte rendu utilisé par le Groupe d'experts en statistiques plutôt que d'obtenir ces données au moyen d'une lettre aux États. Il est souligné que la base de données statistiques intégrée couvre les 21 % du trafic total qui ne sont pas couverts par l'IATA — ce qui présente encore une fois un net avantage. Les données ont déjà été transmises au CAEP pour ses vastes travaux de modélisation. Le Groupe pourrait examiner de près la collecte des données sur la consommation de carburant, où il y a d'importantes lacunes, ainsi que le pour et le contre du recours à une lettre aux États par comparaison avec un mécanisme ordinaire de collecte de données par l'intermédiaire du Groupe d'experts en statistiques.

58. Le Président de GIACC/3 note que quelques membres ont souligné que la proposition de différenciation entre les États n'est pas nécessaire lorsqu'il s'agit de communiquer des données sur la mise en œuvre de mesures, car ces données sont essentiellement communiquées au titre de l'article 67 de la Convention de Chicago. Ces membres ont également signalé que la lettre 08/44 du 27 mai 2008 envoyée aux États demandait les données requises sur la consommation de carburant. Le Président demande si les différentes tendances exprimées durant les débats peuvent être conciliées.

59. À la lumière des observations et des explications données par le Secrétariat, le président du Groupe de travail 3 propose ensuite l'approche à deux volets décrite ci-après concernant la question du suivi et de la mise en œuvre : les États membres devraient communiquer annuellement à l'OACI leurs données sur la consommation de carburant et le trafic comme le prévoit l'article 67 de la Convention de Chicago ; l'OACI devrait fournir, sur demande, assistance et coopération technique aux pays en développement pour la collecte, le traitement et la diffusion des données. Il souligne que ce dernier volet correspond aux RCMD. Le GIACC convient de cette approche qui permet de réaliser des progrès de manière fructueuse.

60. Le C/ENV, qui est aussi secrétaire du CAEP, fait remarquer que le Secrétariat porte assistance aux États depuis longtemps en ce qui concerne le compte rendu de leurs émissions. Le Secrétariat a donc clairement un rôle à jouer à cet égard. Il indique par ailleurs que le CAEP est en train d'élaborer des éléments indicatifs sur la collecte, la vérification et la communication de données sur les émissions. Notant toutefois que la manière dont les données sont recueillies par l'intermédiaire de la Section EAD de l'OACI ne correspond pas exactement à la présentation des données requise par la CCNUCC pour son processus, le C/ENV insiste sur le fait qu'il est très important d'avoir une vision plus large de la question afin d'éviter d'imposer aux États un lourd fardeau en appliquant des exigences différentes en matière de comptes rendus pour une même question, selon l'organisation.

61. Renvoyant ensuite à son exposé de la veille, le C/ENV se déclare à nouveau convaincu qu'il y a un rôle pour l'OACI dans la collecte des données, le suivi et la fourniture d'assistance en matière de comptes rendus. Il faut toutefois préciser si l'OACI sera la source de renseignements pour la CCNUCC en ce qui concerne les émissions de l'aviation internationale et lui communiquera les données au nom de ses États membres, ou si chaque État membre communiquera à la CCNUCC ses propres données sur les émissions attribuables à leur aviation internationale. Le C/ENV insiste sur l'importance de tenir compte dans les délibérations à ce sujet de la nécessité de réduire au minimum le fardeau imposé aux États membres. Il note en outre que les modèles employés par le CAEP pour vérifier la qualité de ses données pourraient être très utiles dans le processus de suivi et de vérification. Convenant qu'il est nécessaire de soutenir les États pour la communication des données, le C/ENV fait valoir que l'OACI ne disposera jamais d'un solide ensemble de données à moins de fournir une telle assistance.

62. Un membre affirme que le mandat de l'OACI au titre de l'article 2.2 du Protocole de Kyoto exclut toute forme directe de communication de données à la CCNUCC par les États pour ce qui est des émissions de leurs vols internationaux, car ces renseignements doivent être acheminés par l'intermédiaire de l'OACI. Le C/ENV précise que, comme le prévoient les lignes directrices du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), les États communiquent actuellement leurs données directement à la CCNUCC pour ce qui est des émissions de leurs vols intérieurs et de leurs vols internationaux, mais dans des catégories distinctes.

63. En réponse à une question, le Secrétariat fait remarquer que l'OACI fournit déjà normalement une assistance aux États pour la collecte et l'analyse des données. Des ateliers sont tenus chaque année sur ce sujet. De plus, une formation en cours d'emploi est fournie aux États, au siège de l'OACI, sur demande. Ces mécanismes pourraient être étoffés s'il y a lieu, selon les fonds disponibles.

64. Résumant les délibérations, le Président de GIACC/3 fait observer qu'il y a une forte communauté de vue concernant l'approche à deux volets proposée par le président du Groupe de travail 3, selon laquelle les États membres devraient communiquer annuellement à l'OACI des données sur la consommation de carburant et le trafic, comme le prévoit l'article 67 de la Convention de Chicago, et que l'OACI devrait fournir aux États en développement, sur demande, assistance et coopération technique pour la collecte, le traitement et la diffusion des données. Le Président de GIACC/3 souligne que la fourniture de cette assistance devrait faire augmenter le taux de réponse pour ce qui est de la communication des données. Il note par ailleurs que le Groupe convient de demander au Secrétariat de faire rapport à GIACC/4 sur la manière d'élargir ou d'améliorer le processus actuel de collecte de données de l'OACI pour appuyer le suivi des progrès dans la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux, compte tenu des données disponibles auprès d'autres sources, y compris l'industrie aéronautique. Le Président de GIACC/3 souligne le besoin de prendre en considération les exigences de la CCNUCC pour éviter, autant que possible, les doubles emplois.

65. Le Président de GIACC/3 remercie de leur excellent travail les présidents des Groupes de travail 1, 2 et 3, ainsi que ceux qui ont apporté leur contribution à ces groupes de travail.



### **Examen du projet de résumé des délibérations de la première journée, élaboré par le Président**

66. Le Président de GIACC/3 propose que, comme suite à une observation du secrétaire du CAEP, le projet de résumé des délibérations de la première journée soit révisé pour noter l'importance d'un exposé efficace par l'OACI et les États, si ces derniers l'estiment nécessaire, des travaux du GIACC et des réalisations de l'industrie aéronautique à la COP15 de la CCNUCC à Copenhague en décembre 2009. Il propose ensuite que le § 6 soit modifié pour indiquer que le CAEP rendra compte des analyses concernant les objectifs environnementaux pour 2012, 2020 et 2025, et présentera un scénario pour 2050. Notant que la responsabilité de l'élaboration des normes pour les émissions incombe à l'American Society for Testing and Materials (ASTM), le Président propose par ailleurs de supprimer le texte « and to examine the development of standards relating to alternative fuels and their use in aircraft engines » du dernier sous-alinéa du § 6. Il fait savoir qu'il consultera le secrétaire du CAEP en ce qui concerne le libellé de cet alinéa. Le Groupe accepte ces propositions, étant entendu que le texte révisé du projet de résumé des délibérations sera diffusé.

#### **Point 1 : Questions administratives**

##### **Calendrier de la réunion GIACC/4**

67. S'inquiétant de ce que les dates de la réunion GIACC/4, du 1<sup>er</sup> au 3 juin 2009, chevauchent les dates d'une importante réunion préparatoire des organes subsidiaires de la CCNUCC, du 1<sup>er</sup> au 12 juin 2009, un membre demande si la réunion GIACC/4 pourrait être reportée à la fin de juin 2009 ou au début de juillet 2009. Il est noté que le C/ENV, qui est également le secrétaire du CAEP, assistera à ladite réunion de la CCNUCC.

68. Indiquant qu'il examinera les dates de la réunion GIACC/4, le Président du Conseil souligne que l'idée était de présenter un rapport sur les résultats de cette réunion au Conseil durant sa 187<sup>e</sup> session, qui se tiendra du 8 juin au 3 juillet 2009. Il insiste également sur le fait que la réunion GIACC/4 ne doit pas coïncider avec d'autres réunions de l'OACI, car il en résulterait des coûts supplémentaires pour les services d'interprétation.