



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

### QUATRIÈME RÉUNION

MONTREAL, 25 – 27 MAI 2009

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

#### **Point 3 : Planification des actions et éléments de politique à développer par le Groupe**

#### **Examen du rapport du Groupe de travail sur l'élaboration des objectifs (WG4) et exposés connexes**

1. En réponse à une question soulevée concernant les objectifs ambitieux mondiaux pour le moyen terme et le long terme exposés dans le rapport du Groupe de travail (WP/2), la Co-Présidente du WG4 fait remarquer que l'industrie propose des améliorations plus conséquentes pour l'efficacité du carburant de la flotte en service, avec une moyenne de 1,5 % par an pour le moyen terme. En discutant d'un objectif plus ambitieux, mais plus pratique et plus facilement réalisable, le WG4 s'est mis d'accord sur un seuil de 2 % pour le moyen terme comme pour le long terme. La Co-Présidente indique que bien que le chiffre de 2 % ait été atteint dans le passé, ce chiffre nécessite toutefois une action soutenue. Rappelant l'introduction de nouvelles technologies dans les années 1970, 1980 et 1990, elle indique que de nombreux efforts sont entrepris pour continuer à introduire de nouvelles technologies liées aux procédures de gestion de la circulation aérienne, à la navigation fondée sur les performances, etc., sur lesquels se fonde le seuil de 2 % proposé par le Groupe. Observant que les limites supérieures de 2,5 % pour le moyen terme et de 3 % pour le long terme sont des objectifs bien plus ambitieux, elle indique que la raison pour laquelle elles sont retenues est que certains pays sont intéressés par le développement des technologies permettant de réduire les émissions de carbone et l'accélération de leur mise sur le marché. Les États intéressés par la mise en œuvre de telles technologies par le biais de divers programmes sont susceptibles de réaliser des améliorations de cet ordre en termes de rendement du carburant. Le Groupe a décidé de proposer une série de pourcentages, plutôt que l'objectif unique de 2 %, afin d'offrir aux États l'opportunité d'atteindre des objectifs plus ambitieux grâce à l'utilisation, entre autres, de carburants de remplacement et de mesures fondées sur le marché. La Co-Présidente indique également que le Groupe s'est mis d'accord sur le fait que les objectifs ambitieux mondiaux à moyen terme et à long terme doivent prendre en compte les besoins des pays en développement.

2. Tout en soutenant le consensus à propos de la solution proposée par le WG4 à la question difficile des objectifs, un membre demande ce qu'il faut faire pour passer d'une amélioration de 2 % du rendement du carburant à court terme à une amélioration de 3 % à long terme. Il indique qu'à son retour dans son pays après cette réunion, son gouvernement lui demandera pourquoi, si les 3 % sont réalisables, cet objectif n'a pas été défini pour le court terme (2012) et, s'il n'est pas réalisable à court terme, quelles actions supplémentaires sont requises pour l'atteindre à long terme. Observant que certains programmes sont déjà en cours de développement, comme SESAR et NextGen, et que des recherches sont menées concernant les avions futurs, ce membre demande si c'est grâce à ces programmes que les 3 % peuvent

être atteints, ou si d'autres moyens sont requis (comme les biocarburants). Concédant qu'il est regrettable que le WG/4 n'ait pas pu résoudre le dilemme de la date de mise en œuvre de l'objectif à moyen terme (2020 ou 2025), il met l'accent sur le fait que sa proposition en est affaiblie. Bien qu'il n'ait pas de préférence et ne soit pas en mesure de recommander une date ou l'autre, le membre préférerait que le GIACC arrête une date cible spécifique, plutôt que plusieurs (2020/2025) pour l'objectif à moyen terme. S'interrogeant également sur la manière dont l'objectif à long terme d'une amélioration de 3 % du rendement du carburant et dont l'objectif plus ambitieux de la croissance carboneutre sont articulés, le membre indique qu'il a compris que la différence entre les deux objectifs pourra être atteinte grâce à l'utilisation de biocarburants et de mesures basées sur le marché.

3. Rappelant que le Groupe de travail suggère une fourchette de 2 à 2,5 % pour l'amélioration du rendement du carburant à moyen terme, la Co-Présidente du WG4 fait remarquer que les membres ont estimé que le chiffre de 2 % est réalisable. Le chiffre de 2,5 % est basé sur les États souhaitant démontrer une ambition plus grande en mettant en œuvre de nouvelles technologies, ainsi que des procédures de gestion de la circulation aérienne. L'utilisation de biocarburants et de mesures fondées sur le marché n'est pas prise en compte. Ces moyens seront utilisés pour atteindre les objectifs plus ambitieux. Eu égard à la date cible pour la mise en œuvre de l'objectif à moyen terme, la Co-Présidente indique que le Groupe de travail a envisagé de s'aligner sur le processus de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), qui utilise l'an 2020 comme date cible pour le moyen terme. L'an 2025 a également été suggéré, étant donné la possibilité que les États choisissent une ambition plus grande et le fait que la mise sur le marché de certaines nouvelles technologies prenne plus longtemps. Soulignant que cette question n'a pas été résolue lors du WG4, la Co-Présidente indique que la date cible de mise en œuvre pourra être réexaminée après la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP15) de la CCNUCC en décembre 2009.

4. Un membre estime qu'il serait préférable que l'OACI indique clairement quels objectifs concrets et significatifs peuvent être atteints par le secteur de l'aviation d'ici la date définie par la CCNUCC (2020) pour le moyen terme, et qu'elle indique également quels objectifs plus ambitieux peuvent être atteints si la date retenue est 2025.

5. Déclarant que tous ces chiffres sont pour l'instant préliminaires, un autre membre souligne qu'ils ne peuvent pas être confirmés tant que les objectifs ne sont pas mis en œuvre. Il estime qu'une porte doit être entrouverte pour réévaluer ces chiffres et éventuellement les modifier après 2012, car on saura d'ici là si les objectifs à court terme au moins sont réalisables. En 2012, l'OACI pourrait se prononcer sur ce que le secteur de l'aviation est capable d'atteindre à moyen terme (2020/2025). Bien que d'avis que 2025 représente la date cible la plus appropriée pour le moyen terme car elle laisse environ 15 ans aux États et à la communauté de l'aviation internationale pour développer de nouvelles technologies, notamment concernant la gestion de la circulation aérienne, ce membre met l'accent sur le fait que les deux années (2020 et 2025) devraient être conservées comme date cible pour le moyen terme, dans un souci de compromis et d'obtention d'un consensus.

6. Abondant dans le même sens, un autre membre suggère d'ajouter un texte permettant d'ajuster ces chiffres à la lumière des développements futurs, en particulier en termes de progrès technologiques, lorsque l'Organisation sera mieux en mesure de déterminer si la consommation de carburant peut être réduite de la quantité proposée. Il indique que cet ajustement pourrait être réalisé conformément aux données présentées dans le document IP/1 (sur les prévisions d'émissions de CO<sub>2</sub> imputables à l'aviation mondiale d'ici 2050).

7. Le Secrétaire du GIACC compare ensuite les scénarios 1 à 6 (IP/1) de l'équipe spéciale pour la modélisation et les bases de données (MODTF) du Comité de la protection de l'environnement en

aviation (CAEP), le scénario B des États-Unis (IP/12) et la proposition de l'Association du transport aérien international (IATA) (IP/6) concernant la consommation de carburant, en utilisant comme base l'année 2006. Il remarque que selon l'estimation de la MODTF, 187 millions de tonnes de carburant ont été consommées en 2006. Le Secrétaire du GIACC rappelle que le scénario 1 (« ne rien faire »), le plus défavorable, part du principe qu'aucun progrès technologique concernant les aéronefs, outre les avancées déjà disponibles, et qu'aucune amélioration provenant d'investissements en matière de CNS/ATM ou d'initiatives planifiées telles que NextGen et SESAR, ne sont apparus. Le scénario 6 (« amélioration optimiste en termes de technologies et d'opérations ») est à l'extrême opposé : il repose non seulement sur les dernières initiatives en matière de CNS/ATM (y compris les programmes NextGen et SESAR), mais également sur une amélioration optimiste de la consommation de carburant de 1,5 % par an pour tous les aéronefs rejoignant la flotte de 2006 à 2036 et sur des améliorations opérationnelles optimistes à l'échelle de la flotte de 3,0, 6,0 et 6,0 % d'ici 2016, 2026 et 2036, respectivement. Le Secrétaire du GIACC fait remarquer que pour le scénario B des États-Unis, l'objectif à court terme a été modifié afin de refléter la récession économique. La tendance concernant l'amélioration des nouveaux aéronefs est optimiste (1,5 % par an également). Elle correspond à une efficacité opérationnelle accrue aux États-Unis, se traduisant environ cinq ans plus tard à l'échelle de la planète. De plus, le prix du carburant est très élevé, ce qui réduit la demande, car la hausse est reflétée dans le prix des billets d'avion pour les passagers. Le Secrétaire observe que si l'on retient la date de 2020 pour l'objectif à moyen terme, alors selon le scénario 1 de la MODTF, l'augmentation de la consommation de carburant devrait être de 88 % en 2020 par rapport à 2006. En d'autres termes, la consommation devrait quasiment doubler. Selon le scénario 6 de la MODTF, la consommation de carburant devrait augmenter de 63 %. Selon le scénario B des États-Unis, ce chiffre est de 29 %. L'IATA a suggéré que les transporteurs aériens qui lui sont affiliés atteindraient la neutralité en carbone, bien que la date cible n'ait pas été arrêtée (2020 ou 2025).

8. Le Secrétaire du GIACC indique que selon le scénario 1 de la MODTF, en 2050, la consommation de carburant sera près de huit fois supérieure à celle de 2006. Il observe toutefois que le GIACC estime que ce n'est pas un scénario réaliste, car de par sa nature, l'industrie de l'aviation s'améliore continuellement. Selon le scénario 6 (le plus optimiste), la consommation de carburant sera trois fois supérieure à celle de 2006. Selon le scénario B des États Unis, l'augmentation de consommation de carburant sera de 72 %. Le Secrétaire du GIACC rappelle, dans ce contexte, que selon la proposition de l'IATA, le secteur de l'aviation envisage de réduire collectivement ses émissions de CO<sub>2</sub> nettes de 50 % d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2005.

9. Faisant remarquer que la communauté environnementale se concentre sur la réduction des concentrations ambiantes de CO<sub>2</sub>, le Secrétaire du GIACC indique que dans ce but, il est nécessaire de réduire la quantité globale de CO<sub>2</sub> émise dans l'atmosphère, quelles qu'en soient les sources. Parmi les différentes propositions présentées à la GIACC/4, toutefois, la seule qui semble pouvoir réduire les émissions globales de CO<sub>2</sub> est celle de l'IATA, entre 2025 et 2050, lorsque les membres de cette association franchiront le seuil de la neutralité en carbone pour commencer à effectivement réduire les émissions. Il souligne qu'il importe de garder à l'esprit la manière dont les différents scénarios sont liés les uns aux autres en termes de résultats prévus.

10. La Co-Présidente du WG4 indique que cette comparaison semble mélanger les torchons et les serviettes. Tandis que l'IATA propose à long terme une réduction de 50 % de ses émissions de CO<sub>2</sub> nettes en 2050 par rapport aux niveaux de 2005, elle propose également des améliorations en termes de rendement du carburant de 1,5 % par an en moyenne pour le court terme et de 1,5 % de plus en moyenne par an pour le moyen terme. Cela est en fait inférieur à tout ce qui a été évoqué par le WG4. Dans la comparaison du Secrétaire, l'IATA apparaît plus ambitieuse que le GIACC, alors que c'est en réalité le contraire.

11. Admettant que le scénario de l'IATA comporte d'autres éléments qui dépassent la technologie, le Secrétaire du GIACC rappelle que l'on peut lire dans sa note (IP/6) la date à laquelle on estime que les carburants de remplacement seront sur le marché. Il souligne que l'OACI et le secteur de l'aviation seront évalués par la communauté environnementale quant à la réduction des émissions de GES imputables à l'aviation à court, moyen et long termes, quels que soient les moyens utilisés pour atteindre ces réductions (technologies, améliorations opérationnelles, effets ATM, *etc.*). Le Secrétaire du GIACC met l'accent sur le fait que si le GIACC considère uniquement la technologie sur la base d'une amélioration annuelle du rendement du carburant en pourcentage, alors on observera une augmentation importante de la consommation de carburant, à moins que ou jusqu'à ce que le Groupe prenne également en compte certaines autres activités (comme l'a fait l'IATA) ou un objectif technologique plus agressif.

12. Un membre approuve cette approche, car il est clair que quels que soient les objectifs développés par le GIACC, ils seront évalués par rapport aux objectifs de l'industrie, non seulement par la COP15, mais également par la communauté de l'aviation internationale et le monde entier. Réitérant que le Groupe ne peut pas recommander des objectifs en deçà des objectifs que l'industrie juge possibles de mettre en œuvre, il souligne que, bien que cela soit difficile, le GIACC devrait tenter d'ajouter les éléments que l'industrie a incorporés à ses scénarios (c'est-à-dire le rendement du carburant, les améliorations technologiques et opérationnelles, ainsi que les carburants de remplacement et les options fondées sur le marché) et déterminer si cela ne correspond pas au moins aux attentes de l'industrie.

13. Le Secrétaire du GIACC indique, en s'appuyant sur ses entretiens récents avec des représentants de l'industrie de l'aviation, que ces derniers souhaitent que le processus du GIACC leur permette, par l'entremise de l'OACI, d'atteindre leurs objectifs et d'obtenir la neutralité en carbone. Il met l'accent sur le besoin de garder à l'esprit, lorsque l'on évoque les objectifs ambitieux mondiaux du GIACC, que l'IATA est composée de 226 transporteurs aériens, qui représentent 93 % des passagers-kilomètres payants réalisés à l'échelle mondiale.

14. La Co-Présidente du WG4 souligne que le Groupe de travail a reconnu que le rendement du carburant à lui seul ne permettra pas d'atteindre une croissance carboneutre.

15. Une membre indique que depuis le début, le GIACC reconnaît le défi de montrer que ses objectifs sont ambitieux, et même plus ambitieux que ceux des industries des pays de chacun des membres. Réitérant que l'écart se resserre considérablement entre les objectifs de l'IATA et les propositions du GIACC, elle souligne le besoin d'examiner le texte de la recommandation du Groupe afin de déterminer le degré de consensus. Elle souligne que si les données de l'OACI sur le rendement du carburant sont plus précises que celles de l'IATA, l'écart devant être traité à l'aide de mesures fondées sur le marché et de biocarburants serait moindre, car les résultats atteints grâce au rendement du carburant seraient supérieurs aux prévisions de l'IATA. Alors qu'elle pense toujours qu'à plus long terme, il existera un écart entre les améliorations en termes de rendement du carburant et certains des objectifs ambitieux à plus long terme, cela ne devrait pas empêcher le GIACC de déterminer de tels objectifs.

16. Remarquant que l'écart entre les différentes données et prévisions est important, un autre membre estime qu'il est un peu prématuré de déterminer quelle est la prévision la plus fiable et qui pourrait constituer une base solide pour la suite. Des études plus approfondies sont nécessaires. Indiquant qu'il a souvent été dit que le GIACC devrait adopter des objectifs plus agressifs ou ambitieux, il déclare que cela ne peut être réalisé sans une base solide. D'accord sur le fait que le Groupe devrait se concentrer sur les choses qui peuvent être réalisées dans l'avenir proche, ce membre indique que dorénavant, lorsque les conditions le permettent, des objectifs plus ambitieux, plus réalistes et plus efficaces peuvent être

adoptés. Il met l'accent sur le fait que si le GIACC prenait maintenant une décision à propos de tels objectifs, sans s'appuyer sur des fondements scientifiques, cela ne serait pas très convaincant et ne serait pas accepté par les différents gouvernements.

17. Convenant avec la Co-Présidente du WG4 qu'il ne faut pas mélanger les torchons et les serviettes, un membre déclare que l'augmentation estimée de 290 % de la consommation de carburant pour 2050 (selon le scénario 6 de la MODTF, « amélioration optimiste en termes de technologies et d'opérations ») ne prend pas en compte l'impact des biocarburants et des mesures fondées sur le marché. Indiquant que les gouvernements sont responsables et souhaitent aller de l'avant pour attaquer le problème des changements climatiques, il souligne que tous proposent des chiffres ambitieux. Ce dont discute le GIACC est réalisable et aura un impact sur les changements climatiques mondiaux.

18. Déclarant que l'idée selon laquelle l'OACI sera jugée par la COP15 sur la base du programme d'action du GIACC est fautive, le même membre indique que la situation est en réalité l'inverse. L'OACI doit réévaluer son programme d'action pour le secteur de l'aviation à la lumière des mesures économiques générales adoptées à la COP15. Reconnaisant que les objectifs ambitieux mondiaux du GIACC doivent être réévalués périodiquement en fonction des progrès technologiques, il insiste sur le fait que cette idée pourrait être retenue dans le programme d'action du Groupe. Il soutient les objectifs ambitieux mondiaux en matière de rendement du carburant proposés dans le rapport du WG4 et reconnaît le besoin de souligner, à l'intention du public, que des mesures supplémentaires auront un impact positif sur les chiffres mentionnés dans ce rapport.

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

##### **Arrangements de travail**

19. À la suite d'une requête de M. Yuan Ji (Chine), le Président accepte que son conseiller, M. Guoshun Sun, participe directement aux délibérations du Groupe sur le projet de rapport du GIACC.

#### **Point 4 : Délibérations à propos des tâches identifiées lors des sessions précédentes et conclusion du processus par la production d'un rapport au Conseil**

##### **Délibérations à propos du rapport du GIACC : examen initial du programme d'action recommandé**

20. Le Groupe aborde la première section du projet de rapport du GIACC : le *résumé du programme d'action recommandé par le GIACC*. Une grande partie de cette section est tirée du document intitulé *A way forward in the GIACC process*, adopté par consensus lors de la GIACC/3 (cf. Appendice A du document GIACC/3-SD/3). Le WG4 et le WG5 ont préparé un texte à insérer dans ladite première section, ainsi que dans la deuxième (*Recommandations*) et la troisième, qui est une section narrative.

21. Le Groupe convient que le titre de la première section devrait être remplacé par *Programme d'action recommandé par le GIACC*. Lors de l'examen approfondi de chaque paragraphe qui s'ensuit, de nombreuses modifications sont proposées, dont les plus importantes sont reflétées ci-dessous. Les modifications suggérées sont ensuite synthétisées, dans la mesure du possible, et évoquées plus en détail le jour suivant.

## Paragraphe 1

**De l'avis général, le GIACC convient que l'OACI et ses États contractants doivent s'efforcer de limiter ou réduire l'impact des émissions de gaz à effet de serre imputables à l'aviation civile internationale sur le climat mondial.**

Le Groupe estime qu'il est nécessaire de rédiger un paragraphe liminaire à fort impact, indiquant qu'il reconnaît l'importance de la question et qu'il est essentiel d'établir un programme d'action, ainsi qu'un texte plus précis et plus pragmatique, afin d'exercer une influence plus forte sur le lectorat. Le Groupe convient également du besoin d'intégrer les principes de non-discrimination et de responsabilité commune, mais différenciée dont il est question dans le troisième paragraphe, afin d'orienter l'action vers la limitation ou la réduction de l'impact des émissions de GES imputables à l'aviation. Exposer lesdits principes dans le premier paragraphe annulerait le besoin de s'y reporter dans les paragraphes suivants, car ils s'appliqueraient à l'ensemble du texte du programme d'action. Trois formulations sont suggérées pour l'introduction desdits principes : « reconnaissant », formulation qui correspond à celle de la résolution A36-22 de l'Assemblée (Appendice K, paragraphe 3 des considérants) ; « conformément à », formulation plus directe ; et « en prenant en compte », formulation intermédiaire.

Il est suggéré d'inclure une référence au fait que les pays en développement prennent les devants pour s'attaquer au problème des émissions, avis souvent utilisé dans le cadre des actions contre les changements climatiques au sein de la CCNUCC, mais le Groupe décide de mettre ce texte entre parenthèses, vu les opinions selon lesquelles il ne devrait pas être mentionné du fait qu'il ne figure pas dans la résolution A36-22 de l'Assemblée (Appendice K), et qu'il est couvert par le principe de RCMD. L'accent est mis sur le fait que la première phrase devrait refléter l'engagement partagé envers le combat contre les changements climatiques. La référence qui s'ensuit quant auxdits principes reconnaît que tous les États n'interviendront pas de manière similaire au même moment.

## Paragraphe 2

**Malgré les améliorations considérables en termes de rendement du carburant réalisées par le secteur de l'aviation, le GIACC reconnaît que la croissance mondiale de la circulation aérienne risque de l'emporter sur les gains que représentent ces dernières, ce qui se traduira par une augmentation moyenne année après année de la consommation totale de carburant. Des mesures supplémentaires sont nécessaires pour contenir l'augmentation prévue de la consommation de carburant par l'aviation internationale.**

Il est suggéré, étant donné que l'aviation internationale ne connaît pas une croissance, mais au contraire un recul en raison de la récession économique actuelle, que le paragraphe soit modifié afin de refléter l'impact de la récession. Il est également suggéré de clarifier le fait que des mesures supplémentaires sont nécessaires pour combattre les émissions de GES résultant de la croissance prévue de la circulation aérienne.

La Co-Présidente du WG4 suggère de remplacer le terme « croissance mondiale » par le terme « croissance internationale », afin de refléter le fait que cette référence s'applique uniquement à la circulation aérienne internationale, et non pas nationale. De plus, le Président du WG5 suggère d'insérer le mot « largement » après le verbe « emporter », afin de refléter le fait que les effets seront considérables si aucune action n'est entreprise.

### **Paragraphe 3**

**Le GIACC reconnaît les principes de non-discrimination et d'égalité des possibilités pour développer l'aviation internationale, prévus dans la Convention de Chicago, ainsi que les principes et les clauses de responsabilité commune mais différenciée et de capacités respectives, tels que définis par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto.**

Ce paragraphe est fusionné avec le premier paragraphe.

### **Paragraphe 4**

**Le GIACC recommande une stratégie afin de réaliser un effort collectif sur la base des objectifs ambitieux mondiaux.**

Il est suggéré de supprimer le mot « collectif », en raison de son ambiguïté et parce qu'il reflète uniquement les responsabilités communes des États, et non leurs responsabilités distinctes. Il est par ailleurs suggéré de modifier le paragraphe afin d'évoquer un effort pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux et pour refléter le fait que les objectifs seront examinés, évalués et affinés périodiquement.

### **Paragraphe 5**

**L'objectif à court terme défini par le GIACC concerne les améliorations du rendement du carburant moyen de la flotte en service pour les opérations de l'aviation internationale au taux de 2 % par an, calculé sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante.**

Il est suggéré de modifier ce paragraphe de sorte qu'il mentionne la date cible choisie (2012) pour l'objectif à court terme.

### **Paragraphe 6**

**Le GIACC est d'accord pour définir des objectifs en termes de rendement du carburant pour le moyen terme et le long terme. [Mise à jour à ajouter à la suite de la GIACC/4].**

Le Groupe accepte de modifier ce paragraphe afin de mentionner la recommandation du WG4 à propos d'une amélioration du rendement du carburant de 2 à 2,5 % pour la période comprise entre 2013 et 2020/2025, ainsi qu'une fourchette de 2 à 3 % pour la période comprise entre 2021/2026 et 2050.

### **Insertion d'un nouveau paragraphe**

Rappelant que le WG4 a discuté des années de référence possibles pour le moyen terme et le long terme (2000 et 2005), la Co-Présidente du WG4 propose d'ajouter un paragraphe indiquant que l'année de référence choisie est 2005. L'industrie a choisi l'année 2005 comme année de référence également. Un membre réitère cependant que l'année de référence n'est pas pertinente dans le contexte de l'amélioration annuelle du rendement du carburant d'une année sur l'autre. Elle peut toutefois l'être dans le contexte des objectifs à plus long terme.

### **Insertion d'un nouveau paragraphe**

Le Groupe accepte d'ajouter un paragraphe indiquant que les objectifs seront réévalués périodiquement, au vu des progrès scientifiques et technologiques, et évoquant la nécessité d'un investissement important

dans le développement des technologies pour atteindre ces objectifs, comme l'indiquent les conclusions de la MODTF figurant dans l'Appendice C du document WP/2. Estimant qu'aucune référence à cette réévaluation ne devrait être faite, un membre indique que cela affaiblirait la conclusion du GIACC quant aux objectifs.

### **Paragraphe 7**

**Outre les objectifs de rendement du carburant, d'autres objectifs plus ambitieux ont été pris en compte pour s'attaquer au problème des émissions, notamment concernant la neutralité en carbone. [Mise à jour à ajouter à la suite de la GIACC/4].**

Le Groupe estime que le paragraphe devrait être remanié pour refléter ce dont il est fait état en termes d'objectifs. La suggestion visant à faire référence aux pays de l'Annexe I après la référence aux objectifs plus ambitieux, conformément à l'article 2.2 du Protocole de Kyoto, n'est pas retenue car les pays ne figurant pas dans l'Annexe I ne sont pas dispensés de mettre en œuvre des objectifs allant au-delà du rendement du carburant. Un membre souligne que le GIACC ne travaille pas dans le cadre de la structure de la CCNUCC, mais dans celle de l'OACI, qui n'englobe pas le concept des pays de l'Annexe I. Un autre membre fait remarquer que les États devraient adopter la même position par rapport aux changements climatiques, quelles que soient les organisations.

### **Paragraphe 8**

**Aux termes de la stratégie recommandée, les objectifs n'imposeraient pas d'obligations précises aux États. Les différentes circonstances, les capacités respectives et la participation historique des États en développement et développés en matière d'émissions de GES imputables à l'aviation contribuant au volume de CO<sub>2</sub> anthropique dans l'atmosphère devraient déterminer comment chaque État doit contribuer à atteindre les objectifs mondiaux.**

Il est suggéré que le mot « historique » soit supprimé de la deuxième phrase, par souci de cohérence avec le troisième paragraphe du document intitulé *A way forward in the GIACC process*, adopté par consensus lors de la GIACC/3 (cf. Appendice A du document GIACC/3-SD/3).

### **Paragraphe 9**

**Le GIACC recommande que le Conseil adopte l'ensemble de mesures élaboré par le GIACC, dans lequel les États peuvent choisir et qui contient des mesures facilitant l'accès à l'assistance, notamment pour les pays en développement. Le GIACC a présenté un premier tableau montrant l'ensemble de mesures, qui peut être développé davantage par l'entremise de l'OACI. Le GIACC recommande également que l'OACI continue d'élaborer et d'actualiser à l'intention des États des orientations sur l'adoption des mesures.**

Il est suggéré de modifier la première phrase pour faire référence à un ensemble de mesures parmi lequel les États pourraient choisir pour les industries, marchés ou transporteurs domiciliés sur leur territoire, ou dans un cadre d'intervention basé sur un consentement mutuel. Cette suggestion n'est toutefois pas retenue. Il sera néanmoins fait référence aux différentes mesures énoncées dans le rapport du WG2 (GIACC/3-WP/3).

En réponse à l'avis d'un membre, selon lequel la référence aux mesures d'assistance pour les pays en développement est inappropriée, il est décidé d'inclure les options identifiées dans ledit rapport. Toutefois, les suggestions proposant de faire référence au développement d'un mécanisme d'action pour assister les pays en développement ou pour assister techniquement le monde en développement, y



compris dans le processus de création de rapports, ne sont pas retenues. D'autres suggestions sont aussi écartées : l'ajout d'une phrase indiquant que le GIACC recommande également que les États ne mettent pas en œuvre des mesures concernant des opérateurs d'autres États sans un accord mutuel et l'ajout d'une phrase pour refléter le principe de la CCNUCC selon lequel les mesures prises pour combattre les changements climatiques (y compris les mesures unilatérales) ne doivent pas constituer une méthode de discrimination arbitraire ou injuste, ni une restriction déguisée s'appliquant au commerce international (*cf.* article 3, paragraphe 5, de la CCNUCC). Le Président du GIACC/4 souligne, à cet égard, le besoin de garder à l'esprit le contexte dans lequel le Groupe travaille, c'est-à-dire le développement d'un Programme d'action. Il ne s'agit pas d'une liste de principes internationaux, ni d'une liste d'actions prises ou à prendre par l'industrie. Un membre évoque la conclusion qui risque d'être tirée si ledit principe de la CCNUCC est mentionné dans le Programme d'Action. Cette conclusion serait qu'une action unilatérale qui ne constitue pas une méthode de discrimination arbitraire ou injuste, ni une restriction déguisée s'appliquant au commerce international, peut être appropriée, même en dehors de toute structure.

### **Insertion d'un nouveau paragraphe**

Le Groupe décide d'inclure un nouveau paragraphe pour indiquer qu'un certain désaccord perdure quant à l'application de mesures fondées sur le marché au-delà des frontières nationales.

### **Insertion d'un nouveau paragraphe**

Le Groupe décide d'ajouter un paragraphe faisant référence à la recommandation du WG5 sur la mise en place d'un processus pour développer une structure sectorielle mondiale concernant les mesures fondées sur le marché s'appliquant à l'aviation internationale, en prenant en compte les conclusions de la réunion de haut niveau et le résultat de la COP15 de la CCNUCC dans l'optique de réaliser le processus dans les meilleurs délais.

### **Insertion d'un nouveau paragraphe**

Le Groupe décide d'ajouter un paragraphe conformément à la recommandation du WG5 selon laquelle le Conseil de l'OACI doit s'assurer, dans le cadre d'une telle structure sectorielle, que les questions importantes liées à la mise en œuvre de mesures sur le marché soient correctement traitées, et en particulier a) que les principes de non-discrimination et d'égalité des possibilités prévus dans la Convention de Chicago soient pleinement pris en compte ; b) que les circonstances et capacités distinctes de chaque État et de chaque région soient pleinement prises en compte ; c) que seules les mesures les plus effectives et les plus efficaces soient retenues ; d) que le respect du régime par l'industrie soit facilité ; e) que les mesures fondées sur le marché puissent être coordonnées et ne fassent pas double emploi ; et f) que les questions du domaine d'application géographique soient prises en compte.

### **Paragraphe 10**

**Le GIACC recommande au Conseil de demander à chaque État d'élaborer et publier des plans d'action qui organisent les approches proposées dans l'État en fonction de sa contribution, et à déposer ces plans auprès de l'OACI.**

Il est suggéré de remplacer le verbe « demander » par le verbe « encourager », afin de refléter la nature volontaire de l'action à prendre pour mettre en œuvre les objectifs ambitieux mondiaux.

La Co-Présidente du WG4 suggère de modifier davantage ce paragraphe afin de faire référence à un seuil minimal [comme 0,25 % du total des tonnes-kilomètres payantes (TKP) au niveau international] au-delà duquel la publication de tels plans d'action s'imposerait, afin d'établir une distinction entre les États

possédant un secteur de l'aviation important, qui devraient déposer de leurs plans d'action auprès de l'OACI, et les États où ce secteur est moins développé et qui ne seraient pas tenus d'en faire autant. Cette possibilité a été soulevée par le WG1 dans son rapport (GIACC/3-WP/2), examiné lors de la troisième réunion. Le Groupe note qu'un seuil minimal de 0,25 % du total des TKP au niveau international impliquerait les 30 États dont le secteur de l'aviation est le plus développé (en termes de part du total de TKP). Il est également noté que la mise en place d'un seuil minimal est un moyen de reconnaître le fardeau que les exigences en matière de comptes rendus imposeraient aux pays en développement dont le secteur de l'aviation est mineur.

Comme un seuil minimal contredirait la distinction de la CCNUCC entre les pays figurant ou non dans l'Annexe I, et comme aucun critère ne devrait être défini en matière de comptes rendus, car les États sont seulement encouragés à déposer leurs plans d'action auprès de l'OACI, le Groupe accepte de réexaminer cette question ultérieurement.

### **Paragraphe 11**

**Le GIACC recommande que le Conseil charge le Secrétariat d'élaborer et de mettre en œuvre un mécanisme en application de l'article 67 de la Convention pour recueillir annuellement auprès des États des données de contrôle et de mise en œuvre, afin de mesurer et évaluer les progrès effectués dans le but d'atteindre les objectifs ambitieux mondiaux.**

Ce paragraphe n'est pas modifié.

### **Paragraphe 12**

**Le GIACC recommande également au Conseil de développer des moyens pour apporter de l'assistance technique, notamment aux États en développement, dans le cadre du processus de compte rendu.**

Ce paragraphe n'est pas modifié.

### **Insertion d'un nouveau paragraphe**

Il est suggéré d'ajouter le projet de recommandation 3 du GIACC (« Demander au CAEP d'étudier de plus près le développement d'une norme de CO<sub>2</sub> pour les moteurs d'avion ») au Programme d'Action, afin de démontrer l'engagement de l'OACI dans le combat contre les émissions imputables à l'aviation. Le Vice-Président de la GIACC/4 fait remarquer, à cet égard, que les recommandations soutiennent des mesures facilitant la mise en œuvre des éléments contenus dans le Programme d'action.

Attirant l'attention sur le paragraphe 4.1 du document IP/2, le Chef de la Section de l'environnement (C/ENV), qui est également Secrétaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), indique que, comme requis par la GIACC/3, le CAEP a discuté dans le détail du développement d'une norme de CO<sub>2</sub> et s'est mis d'accord sur les points suivants : toute norme définie doit s'appliquer aux aéronefs et non pas seulement à leurs moteurs ; il est peut-être plus simple de développer et mettre en œuvre une méthodologie adaptée si elle se base sur les nouveaux avions et s'y applique uniquement ; il est essentiel d'éviter les systèmes de mesure et les méthodologies qui risquent de faire apparaître des incitations néfastes et des influences contreproductives pour le développement des avions ou des moteurs ; et il est nécessaire de prendre en compte l'aspect opérationnel afin d'éviter des conséquences non intentionnelles. Il est alors suggéré et décidé par le Groupe d'ajouter un nouveau paragraphe recommandant le développement par le Conseil d'une norme de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux avions. Le Groupe reconnaît également le besoin d'approfondir la question au moment de l'examen du projet de la recommandation 3.

### **Paragraphe 13**

#### **L'OACI devrait rendre compte sur une base triennale des progrès cumulatifs réalisés par les États au niveau mondial.**

Le Groupe décide de modifier ce paragraphe afin d'indiquer que l'OACI fera état de ces progrès à l'Assemblée sur une base triennale.

#### **Délibérations à propos du rapport du GIACC : examen initial des projets de recommandation au Conseil de l'OACI**

22. Le Groupe commence à étudier les recommandations au Conseil de l'OACI présentées dans la deuxième section du projet de rapport du GIACC.

23. Le Groupe décide d'insérer le paragraphe d'introduction suivant : « Le GIACC recommande ce Programme d'action au Conseil, afin qu'il soit examiné à la réunion de haut niveau proposée. » Le Groupe décide également d'ajouter la première nouvelle recommandation suivante : « Approuver le Programme d'action et prendre en compte les actions recommandées plus bas pour la mise en œuvre du programme ».

#### **Recommandation 1** (renumérotée Recommandation 2)

##### Texte d'origine

Demander au CAEP d'ajuster ses échéances pour ce qui est des comptes rendus et des prévisions concernant l'aviation internationale et les changements climatiques afin qu'elles coïncident avec celles de la CCNUCC, dans la mesure du possible.

Le Groupe accepte cette recommandation sans la modifier.

#### **Recommandation 2** (renumérotée Recommandation 3)

##### Texte d'origine

Demander au CAEP d'élaborer un nouveau système de mesure du rendement du carburant qui représente au mieux les performances réelles de l'aviation internationale au chapitre des émissions de CO<sub>2</sub>, et qui tienne compte aussi de l'atténuation des incidences réalisées grâce aux carburants de remplacement à mesure qu'ils seront disponibles.

Observant que le CAEP est déjà en train de développer un nouveau système de mesure du carburant, C/ENV suggère de modifier ce paragraphe afin de demander au Comité de poursuivre le développement d'un tel système, et cette suggestion est acceptée. Elle insiste également sur le besoin d'indiquer la période correspondante, le Président de la GIACC/4 fait remarquer que le Conseil déterminera cette période. Le Groupe décide d'ajouter le mot « promptement » après le verbe « élaborer », afin de souligner l'importance de la tâche.

Texte modifié

Demander au CAEP de continuer à élaborer promptement un nouveau système de mesure du rendement du carburant qui représente au mieux les performances réelles de l'aviation internationale au chapitre des émissions de CO<sub>2</sub> et qui tienne compte aussi de l'atténuation des incidences réalisées grâce aux carburants de remplacement à mesure qu'ils seront disponibles.

**Recommandation 3** (renumérotée Recommandation 4)Texte d'origine

Demander au CAEP d'étudier de plus près le développement rapide d'une norme de CO<sub>2</sub> pour les moteurs d'aéronefs.

Le Groupe décide d'ajouter le mot « rapide » après le mot « développement », afin de refléter l'importance de l'action. Le Président du GIACC/4 suggère de mettre entre parenthèses la formulation utilisée dans le nouveau paragraphe connexe du Programme d'action, ainsi que la formulation proposée pendant les délibérations, et propose également de réexaminer cette question ultérieurement. Ces suggestions sont acceptées.

Texte modifié

Demander au CAEP d'étudier de plus près le développement d'une norme de CO<sub>2</sub> pour les moteurs d'aéronefs. [Le GIACC recommande également au Conseil [de charger le CAEP d'évaluer la faisabilité] de chercher à élaborer une norme de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux avions].

**Recommandation 4** (renumérotée Recommandation 5)Texte d'origine

Demander au CAEP d'étudier de plus près les avantages pour l'environnement des carburants de remplacement, en termes de cycle de vie net, de développer des méthodes afin de les quantifier de manière fiable, et d'intégrer cela au système actuel de mesure de rendement du carburant, à mesure que les informations sont disponibles.

C/ENV fait la suggestion suivante, approuvée par plusieurs membres : supprimer cette recommandation car elle est couverte par la recommandation 3 et car la question du cycle de vie des carburants de remplacement est déjà traitée par d'autres entités que le CAEP, comme l'initiative CAAFI des États-Unis (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative), le projet SWAFEA de l'Union européenne (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation) et le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat). Le Secrétariat fournira au CAEP des informations sur l'analyse du cycle de vie des carburants de remplacement, qui serviront à établir un système de mesure du rendement du carburant. Certains membres ne sont pas d'accord pour supprimer la recommandation 4 et suggèrent à la place de demander au CAEP de rassembler des données sur les avantages pour l'environnement des carburants de remplacement, en termes de cycle de vie net, et de mettre ces données à la disposition de l'OACI. Il est décidé de garder cette suggestion entre parenthèses.

Texte modifié

[Demander au CAEP de rassembler des données provenant d'autres organisations concernées sur les avantages pour l'environnement des carburants de remplacement, en termes de cycle de vie net, et de les fournir à l'OACI.]

**Recommandation 5** (renumérotée Recommandation 6)

Texte d'origine

Demander au CAEP d'établir pour les passagers un poids moyen standard (pour tous les transporteurs sur une route donnée) à utiliser dans les calculs du rendement du carburant.

Cette recommandation n'est pas modifiée.

**Recommandation 6** (renumérotée Recommandation 7)

Texte d'origine

Charger le Secrétariat de l'OACI d'élaborer et de mettre en œuvre un mécanisme en application de l'article 67 de la Convention pour recueillir annuellement auprès des États des données de contrôle et de mise en œuvre, permettant de mesurer et d'évaluer les progrès réalisés pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux.

Cette recommandation n'est pas modifiée.

24. Le GIACC décide de reprendre l'examen des projets de recommandations lors de la réunion du lendemain.