



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

POINT DE VUE DES ÉTATS-UNIS SUR LE PANIER DES MESURES DE L'OACI DESTINÉES À LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DUS À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États-Unis appuient l'approche globale que l'OACI a adoptée pour assurer une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et qui consiste en un « panier de mesures » comprenant des améliorations techniques ainsi qu'au niveau de l'exploitation et des infrastructures ; des carburants alternatifs durables ; une norme sur les émissions de CO₂ des aéronefs ; et l'élaboration d'un régime mondial de mesures basées sur le marché, comme palliatif. La présente note expose le point de vue des États-Unis sur le panier global des mesures de l'OACI et fournit des informations sur les diverses ressources consacrées par les États-Unis aux éléments du panier des mesures.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note du point de vue des États-Unis sur le panier des mesures ;
- à prendre note des importantes ressources financières et autres investies par les États-Unis dans chaque élément du panier des mesures ;
- à prendre note des possibilités d'établissement de partenariats internationaux avec les États et l'industrie pour renforcer la mise en œuvre de divers éléments du panier des mesures ;
- à prendre note du fait que la question des différentes circonstances nationales ou de la « différenciation » est traitée de différentes manières dans le panier des mesures, certains États membres déployant le gros de l'effort dans les secteurs clés que sont la mise au point des technologies, l'amélioration de l'exploitation et des infrastructures, et les combustibles alternatifs.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — <i>Protection de l'environnement.</i>
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 Les États-Unis font remarquer qu'aucun des éléments individuels du panier des mesures ne pourra à lui seul permettre de résoudre de manière globale le problème de la contribution de l'aviation aux changements climatiques. L'OACI doit plutôt axer ses efforts sur la somme de ces éléments, c'est-à-dire sur l'ensemble du panier. De même, lors de l'examen des efforts fournis par les États membres de l'OACI pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) produites par l'aviation internationale, il conviendrait de prendre en considération leur impact par rapport à l'ensemble du panier des mesures.

1.2 L'OACI et ses États membres ont accompli des avancées substantielles, au niveau de tous les éléments du « panier des mesures », pour faire face aux effets de l'aviation sur le climat ; néanmoins, des efforts supplémentaires seront nécessaires pour que l'aviation se développe et atteigne les objectifs de l'OACI de façon durable. L'OACI devrait continuer à mettre en œuvre son approche globale de la réduction des émissions de GES produites par l'aviation, dans le cadre du « panier des mesures ». Les États-Unis sont déterminés à travailler avec l'OACI et ses États membres ainsi que les observateurs pour poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de ces mesures.

1.3 Dans les sections ci-après, la présente note 1) expose le point de vue des États-Unis sur le panier global des mesures de l'OACI, et 2) décrit les efforts déployés par les États-Unis en faveur des éléments individuels du panier des mesures. Les États-Unis ont donné leur point de vue sur les mesures mondiales basées sur le marché dans la note WP/XX.

2. POINT DE VUE GÉNÉRAL DES ÉTATS-UNIS SUR LE PANIER DES MESURES

2.1 Les États-Unis font remarquer qu'aucun des éléments individuels du panier des mesures ne pourra à lui seul permettre de résoudre de manière globale le problème de la contribution de l'aviation aux changements climatiques. L'OACI doit plutôt axer ses efforts sur la somme de ces éléments, c'est-à-dire sur l'ensemble du panier.

2.2 L'examen de l'ensemble du panier des mesures montre que certains éléments devraient faire l'objet d'interventions de la part de la totalité ou de la plupart des États membres et des exploitants. Il existe toutefois beaucoup d'autres éléments vers lesquels certains États orientent le gros de l'effort d'une manière qui profite à d'autres États dont les circonstances nationales sont telles qu'ils ne peuvent réaliser d'interventions importantes. À titre d'exemple, les travaux des États-Unis sur le panier des mesures comprennent la mise au point de technologies, l'amélioration des infrastructures et de l'exploitation, et un investissement considérable dans les carburants alternatifs. Les efforts des États-Unis dans ces domaines ne profitent pas seulement à leurs propres exploitants ; ils sont susceptibles et continueront de bénéficier à d'autres États et aux efforts fournis par leur industrie pour renforcer l'efficacité et réduire les émissions de CO₂. Par conséquent, s'il est impossible ou peu pertinent de différencier les États par rapport à chaque aspect de chaque élément du panier de mesures, il est possible de respecter le principe fondamental de non-discrimination tout en tenant compte des circonstances nationales particulières des États, à condition de prendre en considération l'ensemble du paysage des interventions en faveur du climat dans ce secteur.

3. ÉLÉMENTS INDIVIDUELS DU PANIER DES MESURES

3.1 Comme indiqué ci-dessus, les États-Unis travaillent sur tous les éléments du panier des mesures pour faire face de façon globale aux incidences climatiques de l'aviation. Les paragraphes ci-après présentent une analyse des activités effectuées aux États-Unis — ou appuyées par ces derniers — pour s'attaquer au problème des changements climatiques.

3.2 Technologies. La mise au point de moteurs et de cellules d'aéronef modernes et plus économes en carburant s'est traduite par les plus fortes réductions des émissions de l'aviation dans le passé et entraînera davantage de réductions à l'avenir. Les États-Unis pilotent un certain nombre d'initiatives et collaborent avec l'industrie aéronautique non seulement pour mettre au point mais aussi pour améliorer des technologies qui conduisent à une meilleure efficacité en carburant et à de plus grandes réductions d'émissions. Les mesures prises par les États-Unis pour améliorer les technologies des aéronefs et des moteurs sont coordonnées dans le cadre du plan national de recherche et développement en aéronautique¹. Le programme CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise), lancé par la Federal Aviation Administration (FAA) en 2010, constitue un partenariat de collaboration noué avec cinq constructeurs aéronautiques (Boeing, General Electric (GE), Honeywell, Pratt & Whitney, et Rolls-Royce) pour mettre au point des technologies qui vont entre autres réduire les émissions et la consommation de carburant, et pour accélérer l'intégration de ces technologies dans les aéronefs actuels et futurs. Au cours des cinq dernières années, le montant total des investissements fédéraux dans le programme CLEEN s'est établi à 125 millions d'USD. Étant donné que les constructeurs aéronautiques participants vont au-delà de l'exigence relative au partage égal des coûts, l'investissement global dans le programme a dépassé 250 millions d'USD. Il est prévu que les technologies mises au point dans le cadre du programme CLEEN commenceront à entrer dans la flotte des aéronefs commerciaux cette année. La FAA est maintenant passée à la deuxième phase du programme CLEEN, à savoir CLEEN II qui, d'après les prévisions, sera opérationnel de 2015 à la fin de 2020 et concevra de nouvelles technologies d'aéronefs pour réduire davantage la consommation de carburant, les émissions et le bruit. Les entreprises auxquelles les marchés ont été attribués sont les suivantes : Aurora Flight Sciences ; Boeing ; GE Aviation ; Delta TechOps/MDS Coating Technologies/America's Phenix ; Honeywell Aerospace ; Pratt & Whitney ; Rolls-Royce ; et Rohr, Inc./UTC Aerospace Systems. La FAA prévoit d'investir 100 millions d'USD dans ce programme quinquennal, et le montant versé au titre du partage des coûts par les partenaires de l'industrie égalera ou excédera la contribution de la FAA. La FAA s'attend à ce que les technologies d'aéronef conçues dans le cadre du programme CLEEN II soient en voie d'introduction dans les aéronefs commerciaux à l'horizon 2026.

3.3 Les mesures relatives aux technologies seraient incomplètes sans une prise en compte de la récente norme sur les émissions de CO₂ des aéronefs. Les États-Unis ont participé activement aux travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) qui ont précédé la décision de la CAEP/10 sur la norme en matière d'émissions de CO₂ des aéronefs. Nous saluons l'adoption, par le Conseil de l'OACI, de cette nouvelle et importante norme axée sur les technologies.

3.4 Infrastructures et exploitation. Sous l'égide du programme NextGen (Next Generation Air Transportation System), les États-Unis mettent à jour l'infrastructure et les procédures de leur Système d'espace aérien national afin d'assurer une exploitation plus efficace des aéronefs et de réduire les émissions de GES. Notre programme NextGen intègre bon nombre des blocs et des modules figurant dans le Cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation de l'OACI. Par exemple, les investissements récents dans la surveillance dépendante automatique en mode diffusion ont permis

¹ Plan national de recherche et développement en aéronautique consultable à l'adresse <http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/microsites/ostp/aero-rdplan-2010.pdf>

d'améliorer l'efficacité de l'exploitation à l'échelle du golfe du Mexique. Notre programme de Modernisation de l'automatisation des services en route accroîtra le flux du trafic aérien et améliorera les services automatisés de navigation, de gestion des conflits et de détection. Des améliorations similaires sont apportées à l'espace aérien de région terminale dans le cadre de notre programme de Modernisation de l'automatisation et de remplacement des terminaux. Ces technologies, combinées avec d'autres mises à jour en cours, permettront à notre Système d'espace aérien national de fonctionner avec une plus grande efficacité, une prévisibilité accrue, et moins d'incidences environnementales. La mise en œuvre de ces technologies a déjà conduit à la réduction de millions de gallons de carburant et des émissions de CO₂. La FAA et l'industrie aéronautique prévoient de consacrer environ 36 milliards d'USD au programme NextGen entre 2010 et 2030. Dès que tous les programmes prévus seront en place, NextGen devrait procurer des avantages directs d'à peu près 166 milliards d'USD aux compagnies aériennes, à l'industrie et aux passagers (valeur du temps pour les passagers et émissions de CO₂) jusqu'à la fin de 2030. La FAA s'engage à travailler avec d'autres États pour moderniser et accroître l'efficacité de l'exploitation des aéronefs sur le plan international. À titre d'exemple, nous travaillons avec des États des Caraïbes sur des projets de mise en œuvre de programmes de gestion du flux du trafic aérien et de prise de décision en collaboration, qui conduiront à une efficacité accrue de la gestion du trafic aérien dans toute la région des Caraïbes.

3.5 Carburants alternatifs durables. Les États-Unis appuient et facilitent activement la mise au point et l'utilisation de carburéacteurs alternatifs durables qui, durant leur cycle de vie, produisent moins d'émissions de GES que le carburant classique à base de pétrole. La coordination inter-institutions et la collaboration avec l'industrie sont essentielles pour notre travail dans ce domaine ; deux premiers exemples en sont l'accord de coopération « Farm to Fly 2.0 » et l'Initiative relative aux carburants alternatifs pour l'aviation commerciale (CAAFI). L'accord de coopération met l'accent sur la création de la chaîne d'approvisionnement et de l'infrastructure de production, et l'Initiative sur la recherche et développement, l'évaluation environnementale, ainsi que la mise à l'essai, la démonstration et la commercialisation des carburants. La mise au point des carburéacteurs alternatifs durables est une initiative mondiale qui requiert une collaboration internationale. Les États-Unis ont signé des accords formels de coopération sur les carburéacteurs alternatifs avec cinq pays [Australie, Brésil, Allemagne, Espagne et Indonésie], ils procèdent au partage régulier et informel d'informations avec d'autres acteurs, et ils ont contribué à l'équipe de travail du CAEP de l'OACI sur les carburants alternatifs et aux ateliers organisés par l'OACI. L'organisme mondial d'établissement des normes, ASTM International, a jusqu'ici approuvé cinq carburéacteurs alternatifs pour utilisation dans l'aviation. Les recherches se poursuivent en vue d'obtenir d'autres approbations, ainsi que de déterminer la viabilité des chaînes régionales d'approvisionnement et de définir la marche à suivre pour surmonter les obstacles à la production. Depuis 2002, la FAA a à elle seule consacré 20 millions d'USD à la mise au point et à l'utilisation des carburants alternatifs durables ; d'autres organismes dont les ministères de l'Agriculture, de l'Énergie et de la Défense des États-Unis y ont également investi des millions. Cette coordination inter-institutions et collaboration avec l'industrie ouvrent la voie à la production à grande échelle et à une large utilisation commerciale des carburéacteurs alternatifs durables, au niveau tant national qu'international, ce qui accroît la possibilité, pour les États-Unis et l'OACI, d'atteindre les objectifs relatifs au climat.

3.6 Régime mondial de mesures basées sur le marché. Les États-Unis engagent, appuient et fournissent des ressources financières et humaines considérables et participent à leur mobilisation, en vue d'assurer le succès de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un régime mondial de mesures basées sur le marché pour l'aviation internationale. Pour une analyse plus approfondie de cette question, prière de se reporter à la note WP/##.

4. **SUITE À DONNER**

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note du point de vue des États-Unis sur le panier des mesures ;
- b) à prendre note des importantes ressources financières et autres investies par les États-Unis dans chaque élément du panier des mesures ;
- c) à prendre note des possibilités d'établissement de partenariats internationaux avec les États et l'industrie pour renforcer la mise en œuvre de divers éléments du panier des mesures ;
- d) à prendre note du fait que la question des différentes circonstances nationales ou de la « différenciation » est traitée de différentes manières dans le panier des mesures, certains États membres déployant le gros de l'effort dans les secteurs clés que sont la mise au point des technologies, l'amélioration de l'exploitation et des infrastructures, et les combustibles alternatifs.