



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

#### EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENTS CLIMATIQUES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Est présentée pour adoption une proposition de révision de la Résolution A38-18 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, révision qui découle des faits nouveaux survenus depuis la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans les domaines de l'aviation internationale et des changements climatiques.

Des modifications visant des aspects de la Résolution A38-18 liés au régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) sont présentées dans une note de travail distincte [A39-WP/52, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*].

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à adopter la résolution révisée, présentée en Appendice, concernant l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques.

<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>	Les activités décrites dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget du Programme ordinaire 2017-2019 ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A39-WP/28, <i>Rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la facilitation, et de l'environnement</i> A39-WP/51, <i>L'aviation civile et l'environnement</i> A39-WP/52, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)</i> A39-WP/54, <i>Plans d'action des États relatifs à des activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub></i> A39-WP/55, <i>Tendances actuelles et futures dans les domaines du bruit et des émissions des aéronefs</i> A39-WP/56, <i>Carburants alternatifs durables pour l'aviation</i> Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013)

## 1. AMENDEMENTS DE L'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF EXISTANT

1.1 L'Appendice de la présente note de travail propose d'apporter des révisions à la Résolution A38-18 de l'Assemblée concernant l'aviation internationale et les changements climatiques, à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée, à l'exception des aspects liés au régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM).

1.2 Les principales révisions qu'il est proposé d'apporter à la Résolution A38-18 sont les suivantes :

- Considérants : l'ordre des considérants a été modifié pour regrouper des paragraphes de nature similaire. Les paragraphes des considérants qui seront examinés dans la note A39-WP/52 concernant le régime mondial de MBM ont été supprimés. Mention est faite des progrès réalisés dans les travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI, tels que ceux relatifs à la norme sur le CO<sub>2</sub>, aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et aux travaux futurs du CAEP, ainsi que des progrès concernant les carburants alternatifs et de l'initiative relative aux plans d'action volontaires des États. Des paragraphes ont été ajoutés concernant les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, l'Accord de Paris de la 21<sup>e</sup> session de la Conférence des Parties (COP21) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), et des partenariats avec d'autres organisations ;
- § 10 : une référence aux travaux futurs du CAEP a été ajoutée (c.-à-d., pour tenir compte d'une part raisonnable des émissions de l'aviation internationale dans le « budget carbone »<sup>1</sup> dans le contexte de l'étude de faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale) ;
- § 12 : reflète la nécessité d'inclure des informations quantifiées dans les plans d'action volontaires des États ;
- § 16 à 26 et Annexe : ces paragraphes, examinés dans la note A39-WP/xx concernant le régime mondial de MBM, ont été supprimés ;
- § 31 : actualisé pour refléter la prestation continue de l'assistance aux États ;
- § 32, al. c) et k), § 33, al. e), n) et o) : actualisés pour refléter les travaux futurs du CAEP ;
- Les paragraphes du dispositif de nature similaire ont été combinés [p.ex., les § 13 et 14, les § 28 et 29, les al. a) et b), e) et f), k) et l) du § 19, et les al. g) et h) du § 20].

---

<sup>1</sup> Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), il pourrait rester environ 1 000 Gt de CO<sub>2</sub> pouvant être émises avant 2100 si l'on veut limiter l'augmentation de la température mondiale à 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels.

## APPENDICE

### Résolution ~~A39-XX38-18~~ : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques

*Considérant* que l'OACI et ses États membres reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

*Soulignant de nouveau* le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable,

*Reconnaissant* que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 10 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, dont l'ODD 13 « *Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions* »,

*Considérant* qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'Aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été élaboré à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ~~en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,~~

*Considérant* que le rapport spécial du GIEC reconnaissait que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone, l'Organisation actualisera les informations contenues dans le rapport spécial du GIEC ~~Considérant que l'OACI a demandé que le GIEC inclue une mise à jour des principaux résultats du rapport spécial dans son quatrième rapport d'évaluation, publié en 2007, et dans son cinquième rapport d'évaluation, qui sera publié en 2014,~~

*Constatant* qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 % du total mondial des émissions de CO<sub>2</sub>, continueront à augmenter en raison de la croissance soutenue du transport aérien ~~du développement soutenu du secteur,~~

*Considérant* que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

*Considérant* que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (Parties à l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

*Considérant* que l'Accord de Paris, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 2015, renforce la réalisation de la CCNUCC, notamment son objectif, et vise à affirmer la réponse mondiale à la menace posée par les changements climatiques, dans le contexte du développement durable et des efforts déployés pour éradiquer la pauvreté, y compris en maintenant l'augmentation de la température moyenne mondiale à un niveau bien inférieur à 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et

en poursuivant les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, reconnaissant que cela réduira considérablement les risques et les incidences sur les changements climatiques ~~Notant l'opinion scientifique selon laquelle l'augmentation de la température moyenne mondiale au-dessus des niveaux préindustriels ne devrait pas dépasser 2 °C,~~

~~Reconnaissant~~ les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37<sup>e</sup> session en 2010 et réaffirmés à sa 38<sup>e</sup> session en 2013 qui visent à améliorer le rendement du carburant de 2 % par an et à maintenir les émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020, ainsi que les travaux entrepris pour étudier un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

~~Reconnaissant~~ qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant permette d'atteindre le niveau de réduction nécessaire pour stabiliser puis réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et ~~qu'il faudra envisager que~~ des objectifs plus ambitieux ~~sont nécessaires~~ pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

~~Affirmant~~ que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et ~~notant~~ les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO<sub>2</sub> de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réduire de 50 % ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

~~Reconnaissant~~ ~~Rappelant~~ la CCNUCC et l'Accord de Paris et ~~reconnaissant~~ ses principes ~~les principes et dispositions~~ en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, compte tenu des différentes circonstances nationales ~~les États développés prenant les devants dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto,~~

~~Reconnaissant aussi~~ les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

~~Reconnaissant~~ que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à son Protocole de Kyoto,

~~Notant~~ que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation internationale et pour réaliser ses objectifs ambitieux mondiaux, il faut une approche globale, consistant en un ensemble de mesures, notamment ~~travaux~~ dans les domaines de la technologie et des normes, ~~des carburants alternatifs durables,~~ ainsi que dans ceux des ~~améliorations~~ ~~mesures~~ opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

~~Reconnaissant~~ les progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 % plus économes en carburant par kilomètre passager qu'en 1960,

*Accueillant avec satisfaction* l'agrément par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) ~~des spécifications de la norme de la certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs relative à une norme mondiale sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs,~~

*Reconnaissant* les travaux entrepris pour examiner les aspects environnementaux des aéronefs en fin de vie, tels que le recyclage des aéronefs,

*Reconnaissant* que les mesures de gestion du trafic aérien (ATM) au titre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs,

*Accueillant avec satisfaction* ~~l'adoption de la stratégie de~~ l'évaluation des avantages environnementaux liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui a été menée à bien pour ce qui est du Bloc 0 et qui est en cours pour le Bloc 1 ~~à la 12<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne de l'OACI, en novembre 2012,~~

*Notant* que la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/09) a approuvé l'utilisation de carburants alternatifs durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation,

*Notant aussi* que la CAAF/09 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) où il est rendu compte des progrès réalisés, dont l'établissement de cinq voies à suivre jusqu'ici pour la certification des carburants d'aviation alternatifs, et du premier aéroport-pivot pour ces carburants,

~~Notant les progrès réalisés pour prouver~~ *Reconnaissant* que la faisabilité technologique de carburants alternatifs durables interchangeables pour l'aviation est prouvée et que ~~ces carburants nécessiteront~~ l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme est nécessaire,

*Reconnaissant* la nécessité d'élaborer ces carburants et de les utiliser d'une manière économiquement réalisable et acceptable sur les plans social et environnemental ainsi que ~~la nécessité d'une plus grande~~ les progrès réalisés dans l'harmonisation des approches de la durabilité,

*Reconnaissant* la nécessité d'examiner et de faciliter l'accès du secteur de l'aviation civile à des énergies renouvelables, notamment par le biais de sa coopération à l'initiative Énergie durable pour tous, comme contribution de l'Organisation à l'ODD 7 « Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable »,

*Rappelant* la Résolution A37-19 demandant au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la Résolution A37-19, pour examen à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI,

*Reconnaissant* qu'il est important d'éviter la multiplicité des approches en matière de conception et de mise en œuvre d'un cadre pour les MBM et d'un régime mondial de MBM,

*Rappelant* la Résolution A37-19 demandant au Conseil d'explorer la faisabilité d'un régime mondial de MBM afin de s'attaquer aux émissions de l'aviation internationale,

*Notant* la décision du Conseil du 9 novembre 2012, qui reconnaissait que les résultats de l'analyse qualitative et quantitative des trois options pour un régime mondial de MBM évaluées par le Secrétariat avec l'appui des experts des MBM avaient révélé que les trois options étaient toutes techniquement possibles et avaient la capacité de contribuer à atteindre les objectifs environnementaux de l'OACI, et que le Conseil était convenu qu'il fallait entreprendre un complément d'analyse quantitative pour pouvoir formuler des conclusions plus robustes et plus concrètes,

*Reconnaissant* l'intérêt potentiel d'un régime mondial de MBM comme moyen supplémentaire de favoriser la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux en question au § 7,

*Notant* l'appui de l'industrie de l'aviation à un programme mondial unique de compensation carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, en tant que mesure efficace par rapport à ses coûts qui compléterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure,

*Notant* que, conformément à la Résolution A38-18/A37-19 de l'Assemblée, une stratégie substantielle de renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière a été entreprise par l'Organisation, au titre de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB), afin d'aider à la préparation et la soumission des plans d'action des États, notamment par la tenue de séminaires régionaux, d'ateliers de formation en cours d'emploi et l'élaboration et l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>*, d'éléments indicatifs, une interface web interactive, et l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET) et l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI,

*Accueillant avec satisfaction* le fait que, au 8 juin 2016<sup>30</sup> juin 2013, 9461 États membres représentant plus de 8878,89 % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué leurs des plans d'action à l'OACI,

*Notant* que le séminaire de l'OACI « De l'aide pour agir — L'aviation et les changements climatiques », en octobre 2012, a souligné la participation active des États membres et des organisations internationales aux activités liées aux plans d'action nationaux, exploré des sources possibles d'appui financier à l'action environnementale et donné l'occasion de partager des renseignements et de constituer des partenariats pour faciliter l'assistance définie par les États aux fins de la prestation et la mise en œuvre de leurs plans d'action,

*Reconnaissant* les circonstances différentes entre États dans leurs capacités de relever les défis posés par les changements climatiques et la nécessité de fournir le soutien nécessaire, en particulier aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

*Affirmant* qu'il conviendrait de prendre dès que possible des mesures ciblées pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités,

*Reconnaissant* l'assistance fournie par l'OACI en partenariat avec d'autres organisations pour faciliter les mesures prises par les États membres en vue de réduire les émissions de l'aviation, ainsi que la recherche continue de partenariats éventuels en matière d'assistance avec d'autres organisations,

~~*Considérant* que le Protocole de Kyoto prévoit différents instruments souples (tels que le mécanisme de développement propre — MDP), qui seraient avantageux pour des projets concernant des États en développement,~~

*Reconnaissant* ~~qu'il est de surveiller nécessaire~~ l'importance des travaux entrepris pour déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante ~~et d'en rendre compte,~~

*Reconnaissant* les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration du Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour appuyer l'évaluation ~~d'une méthode commune de calcul~~ des émissions de GES produites par les voyages attribuables aux voyageurs aériens ~~et accueillant avec satisfaction son élargissement aux émissions attribuables au fret aérien,~~

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution ~~A39-YY38-17~~, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, et la Résolution A39-ZZ, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché*, remplace les Résolutions ~~A38-1737-18~~ et ~~A38-1837-19~~ et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes ~~et fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC~~, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;
- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la CCNUCC ;

3. *Réitère* :

- a) que l'OACI devrait continuer à prendre des initiatives pour promouvoir l'information sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;

- b) qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aviation sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement ;

~~4. Réaffirme que la présente résolution ne crée pas un précédent ni ne préjuge du résultat de négociations dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto et qu'elle ne représente pas la position de leurs Parties ;~~

45. *Décide* que les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;

56. *Convient* que les objectifs mentionnés au § 4 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

67. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières à des États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu : des circonstances particulières et moyens respectifs des États, en particulier des pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation, de la croissance durable de l'aviation internationale et du fait que les émissions gazeuses augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures d'atténuation soient mis au point et en place ;

78. *Reconnaît* les nombreuses mesures que les États membres de l'OACI ont prises et comptent prendre à l'appui de la réalisation des objectifs ambitieux collectifs, notamment la modernisation de la gestion du trafic aérien, l'accélération de l'utilisation de technologies aéronautiques à faible consommation de carburant ainsi que l'élaboration et l'utilisation de carburants alternatifs durables, et *encourage* d'autres efforts de ce type ;

89. *Convient* d'examiner, à sa 40<sup>39</sup><sup>e</sup> session, l'objectif ~~exposé~~ ~~indiqué~~ au § 6 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, des études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;

940. *Demande* au Conseil de continuer à explorer la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, particulièrement en évaluant la part de l'aviation civile dans le budget carbone à l'échelle mondiale, compte tenu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C, en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 40<sup>39</sup><sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme ;

1044. *Encourage encore plus* les États à soumettre leurs des plans d'action volontaires, exposant les grandes lignes de leurs politiques et de leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale ;

1142. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2018~~2015~~ et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus au plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique ;

1243. *Encourage* les États qui ont déjà soumis leurs des plans d'action à partager les renseignements qui y figurent et à constituer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer les États qui n'ont pas préparé leurs de plans d'action, et de mettre les plans d'action soumis à la disposition du public, compte tenu de la sensibilité commerciale des renseignements que contiennent les plans d'action des États ;

~~14. — Encourage les États à mettre leurs plans d'action nationaux à la disposition du public en tenant compte de la sensibilité commerciale des renseignements qui y figurent ;~~

1345. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2018~~2015~~ afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement leurs des plans d'action à l'OACI ;

~~16. — Décide que, dans l'élaboration de nouvelles MBM et la mise en œuvre de MBM existantes pour l'aviation internationale, les États devraient :~~

- ~~a) engager des consultations et négociations bilatérales et/ou multilatérales constructives avec d'autres États pour parvenir à une entente ;~~
- ~~b) exempter de l'application des MBM les routes à destination et en provenance des États en développement dont la part des activités d'aviation civile internationale est inférieure au seuil de 1 % du total des tonnes kilomètres payantes desdites activités, tant que le régime mondial n'aura pas été mis en œuvre ;~~

~~17. — Demande au Conseil de revoir les dispositions de minimis, notamment le seuil de minimis indiqué au § 16, alinéa 2), ci-dessus pour les MBM, en fonction des circonstances particulières des États et des incidences potentielles sur l'industrie et les marchés de l'aviation internationale, et compte tenu des principes directeurs énumérés en Annexe, à présenter à l'examen de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée en 2016 ;~~

~~18. — Décide d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, en tenant compte des travaux demandés au §19 ;~~

19. — *Demande au Conseil :*

- a) ~~de finaliser les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime mondial de MBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC ;~~
- b) ~~d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres ainsi que des organisations intéressées ;~~
- c) ~~de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime mondial de MBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances spéciales et des capacités respectives dont il est fait mention aux § 20 à 24 ci-dessous, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI ;~~
- d) ~~de rendre compte des résultats des travaux mentionnés aux alinéas a), b) et c) ci-dessus, pour décision par la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;~~

20. — *Décide* qu'une MBM devrait tenir compte de la situation particulière et des moyens respectifs des États, en particulier des États en développement, tout en tenant au minimum la distorsion du marché ;

21. — *Décide aussi* que la situation particulière et les moyens respectifs des États en développement pourraient être pris en compte au moyen d'exemptions *de minimis* de l'application de MBM, ou au moyen de l'application progressive de MBM, à des routes ou des marchés particuliers à faible niveau d'activité d'aviation internationale, notamment les routes et marchés desservant des pays en développement ;

22. — *Décide aussi* que le fardeau administratif lié à l'application de MBM à des États ou des exploitants d'aéronefs à très faible niveau d'activité d'aviation internationale ne devrait pas être supérieur aux avantages de leur participation aux MBM et qu'il faudrait envisager des exemptions de l'application de MBM à de tels États ou exploitants d'aéronefs, tout en préservant l'intégrité des MBM en ce qui concerne l'environnement ;

23. — *Décide aussi* que des aménagements des spécifications MBM pour les exploitants d'aéronefs pourraient être basés sur la rapidité de la croissance, la prompte adoption de mesures d'amélioration du rendement du carburant et les dispositions pour les nouveaux participants ;

24. — *Décide de plus* que, dans la mesure où la mise en œuvre d'une MBM produit des recettes, elle devrait être utilisée de manière compatible avec le principe directeur n) de l'Annexe ;

~~25. — Reconnaît que les programmes volontaires de compensation constituent, à court terme, un moyen pratique de compenser les émissions de CO<sub>2</sub>, et invite les États à encourager les exploitants qui souhaitent prendre rapidement des mesures de compensation des émissions de carbone, particulièrement à utiliser des crédits provenant de programmes internationaux reconnus tels que le mécanisme de développement propre (MDP) ;~~

~~26. — Demande au Conseil de collecter des renseignements sur le volume des compensations carbone achetées dans le cadre du transport aérien, notamment par le biais des plans d'action nationaux soumis à l'OACI, et de continuer à élaborer et à diffuser des meilleures pratiques et des outils, tels que le calculateur des émissions de carbone de l'OACI, qui aideront à harmoniser la mise en œuvre des programmes de compensation des émissions de carbone ;~~

1427. Demande au Conseil de tenir à jour et de renforcer les méthodes normalisées appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> ;

1528. Demande au Conseil de demander aux États de continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale, dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés dans les actions de mise en œuvre du secteur, sur la base des renseignements approuvés par ses États membres ;

~~29. — Demande au Conseil de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale, en se fondant sur les renseignements approuvés par ses États membres ;~~

1630. Tout en reconnaissant qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de toutes les sources, demande instamment que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, que leur cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ;

1731. Demande au Conseil :

- a) de continuer à jouer un rôle central dans la fourniture d'assistance à ses États membres en diffusant les renseignements les plus récents sur les meilleures pratiques et en fournissant des orientations et autre assistance technique afin de renforcer les capacités et transferts de technologies, notamment dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI ;
- b) d'établir de nouveaux partenariats ~~de consolider les partenariats~~ avec d'autres organisations internationales et de faire fond sur eux pour répondre aux besoins d'assistance des États membres de l'OACI, notamment par le biais du Programme de parrainage OACI pour les plans d'action, ~~de leurs plans d'action, ce qui ce qui se traduira par une réduction des émissions de l'aviation internationale~~ de faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités pour les pays en développement, et de

rendre compte des résultats obtenus ainsi que des recommandations supplémentaires, de façon préliminaire avant la fin de 2018 et à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;

- ~~e) de lancer des travaux, immédiatement et de manière prioritaire, afin d'élaborer un processus et des mécanismes pour faciliter la fourniture d'une assistance technique et financière ainsi que pour faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités aux pays en développement, et de rendre compte des résultats obtenus ainsi que des recommandations supplémentaires, de façon préliminaire avant la fin de 2015 et à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;~~
- ~~c) d) de continuer de lancer des mesures spécifiques pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;~~

1832. *Demande aux États :*

- a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans les ~~quatrième~~ rapports d'évaluation, et de veiller à ce que les futures évaluations entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés éventuels sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;
- ~~b) de veiller à ce que les futures évaluations internationales des changements climatiques entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;~~
- ~~b) e) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant moins de carburant, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et élaborer des orientations sur les meilleures pratiques relatives aux aéronefs en fin de vie, telles que le recyclage des aéronefs ;~~
- ~~c) d) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies ~~encore~~ plus efficaces d'ici 2020 ;~~
- ~~d) e) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne ~~efficaces en matière de~~ économies en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la stratégie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;~~
- ~~f) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne, et de travailler en collaboration avec l'OACI pour apporter ces avantages dans toutes les régions et tous les États, en tenant compte de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;~~

- e) ~~g)~~ de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien ~~d'exploitation ATM~~ pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- f) ~~h)~~ d'instaurer une approche coordonnée au sein des ~~leurs~~ administrations nationales pour que les ~~élaborer des~~ mesures de politique et les investissements ~~visant à accélérer~~ accélèrent le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants alternatifs durables ~~pour l'aviation~~, conformément à leurs circonstances nationales ;
- g) d'envisager le recours à des mesures incitatives pour encourager le déploiement de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des carburants alternatifs durables ;
- h) ~~i)~~ d'envisager des mesures pour appuyer la recherche et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production durables jusqu'à l'échelle commerciale, en tenant compte du développement durable des États ;
- i) ~~j)~~ de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants alternatifs en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie et contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;:
- 1) ~~réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie ;~~
  - 2) ~~respecter les domaines de haute importance en ce qui concerne la biodiversité, la conservation et les avantages que tirent les humains des écosystèmes, conformément aux règlements internationaux et nationaux ;~~
  - 3) ~~contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;~~
- j) ~~k)~~ d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, ~~et de surveiller, au niveau national, la durabilité de la production des carburants alternatifs pour l'aviation, et d'œuvrer ensemble sous l'égide de l'OACI et d'autres organes internationaux compétents, pour échanger renseignements et meilleures pratiques, notamment pour l'harmonisation des critères de durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation ;~~
- l) ~~d'œuvrer ensemble sous l'égide de l'OACI et d'autres organes internationaux compétents, pour échanger renseignements et meilleures pratiques, notamment en ce qui concerne la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation ;~~

1933. *Demande au Conseil :*

- a) de continuer à élaborer et tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;
- d) ~~de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI les orientations et les instructions nécessaires pour~~ d'aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à leurs divers programmes ;
- e) d'adopter la norme de certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs dans les plus brefs délais ~~d'élaborer une norme mondiale sur le CO<sub>2</sub> pour les aéronefs en fixant comme objectif l'achèvement des analyses d'ici à la fin de 2015 et l'adoption par le Conseil en 2016 ;~~
- f) ~~d'élaborer plus avant les moyens de mesure du rendement du carburant, notamment pour l'aviation d'affaires internationale, et de développer et actualiser les objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;~~
- g) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les ~~améliorations de l'ATM et autres~~ mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et de mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ; d'encourager les États et les parties prenantes à développer la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement et à promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports ;
- h) ~~d'insister sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI et d'encourager les États et les parties prenantes à perfectionner la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement et à promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ;~~

- h) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de la gestion du trafic aérien L'ATM et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- i) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques et à des travaux plus approfondis, sous l'égide de l'OACI, sur les carburants alternatifs durables pour l'aviation, et à faciliter la création de partenariats et la définition de politiques qui favoriseront davantage la transition vers des sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les carburants alternatifs durables, dans le cadre de séminaires régionaux ;
- j) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;
- k) de continuer à collecter des renseignements sur la progression des carburants alternatifs en aviation, y compris par le biais des plans d'action nationaux, pour donner une vue globale de l'utilisation future des carburants alternatifs et prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- l) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation alternatifs durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- m) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous, pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;
- n) de déterminer surveiller et de diffuser, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les renseignements pertinents relatifs aux incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure et de définir des mesures d'adaptation pour y faire face ;
- o) de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative, notamment le Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI, qui tient aussi compte des émissions attribuables au fret, et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

**Annexe**

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) sont les suivants :

- a) ~~les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;~~
- b) ~~les MBM devraient favoriser l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;~~
- e) ~~les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;~~
- d) ~~les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;~~
- e) ~~les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;~~
- f) ~~il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois ;~~
- g) ~~les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;~~
- h) ~~les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;~~
- i) ~~les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;~~
- j) ~~les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;~~
- k) ~~les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;~~
- l) ~~les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO<sub>2</sub>, le cas échéant ;~~
- m) ~~les MBM devraient inclure des dispositions de *minimis* ;~~
- n) ~~si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;~~
- o) ~~les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États ;~~
- p) ~~les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.~~