



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 17 : Protection de l'environnement

#### 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

La présente note décrit les progrès réalisés par l'OACI depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée, notamment par l'intermédiaire du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC), de la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM-ENV), de la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement (CAAF), du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) et d'un groupe informel établi par le Président du Conseil, et au regard des faits nouveaux intervenus dans ce domaine au niveau d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales, comme référence pour la révision des Appendices I à L de la Résolution A36-22 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à prendre note des progrès réalisés par l'Organisation en matière d'aviation internationale et de changements climatiques en vue de l'actualisation de la Résolution A36-22.

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C, <i>Protection de l'environnement – Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement</i> .   |
| <i>Incidences financières :</i> | Sans objet.   |
| <i>Références:</i>              | A37-WP/21, <i>L'aviation civile et l'environnement</i><br>A37-WP/22, <i>Initiative de neutralité climatique de l'Organisation des Nations Unies</i><br>A37-WP/23, <i>Aviation et carburants alternatifs</i><br>WP/24, <i>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</i><br>A37-WP/26, <i>Tendances actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation</i><br>A37-WP/27, <i>Faits nouveaux survenus dans d'autres organismes des Nations Unies</i><br>Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007) |

## 1. INTRODUCTION

1.1 À sa 36<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A36-22, intitulée « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement », dont l'Appendice K demandait expressément au Conseil :

- a) de « créer un nouveau Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques composé de cadres supérieurs des gouvernements, représentant toutes les Régions de l'OACI, avec une égale participation de pays en développement et de pays développés, bénéficiant d'un soutien technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation, chargé d'élaborer et de recommander au Conseil un programme d'action dynamique sur l'aviation internationale et les changements climatiques, fondé sur un consensus, traduisant la vision commune et la ferme volonté de tous les États contractants » ;
- b) de « convoquer la tenue, à une date appropriée, en tenant compte du fait que la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP15) de la CCNUCC se tiendra en décembre 2009, d'une réunion de haut niveau pour examiner le Programme d'action recommandé par le Groupe ».

1.2 Comme suite, le Conseil a établi le GIACC, composé de 15 hauts fonctionnaires gouvernementaux. Ce groupe a tenu quatre réunions et à sa dernière réunion, en mai 2009, il a élaboré un Programme d'action sur l'aviation et les changements climatiques. En juin 2009, le Conseil a pleinement accepté le programme d'action comme étant un développement positif pour limiter ou réduire les incidences climatiques de l'aviation. Tous les documents relatifs au GIACC ont été mis en ligne sur le site [http://www.icao.int/env/meetings/Giacc\\_Root.html](http://www.icao.int/env/meetings/Giacc_Root.html).

1.3 La réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM-ENV), convoquée en octobre 2009 pour examiner le Programme d'action, a réaffirmé le rôle de chef de file de l'OACI pour les questions relatives à l'aviation internationale et a approuvé une Déclaration ainsi que des recommandations concernant les travaux futurs que le Conseil aura à mener sur l'aviation internationale et les changements climatiques. En novembre 2009, le Conseil a entièrement accepté les résultats de la réunion HLM-ENV. Tous les documents relatifs à cette réunion ont été mis en ligne sur le site <http://www.icao.int/Highlevel2009/>.

1.4 En résumé, la réunion HLM-ENV s'est entendue sur :

- a) un objectif d'amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 % par an jusqu'en 2050, et une exploration plus poussée de la faisabilité d'objectifs plus ambitieux à moyen et long terme, notamment une croissance neutre en carbone et des réductions des émissions ;
- b) la formulation d'une norme mondiale concernant le CO<sub>2</sub> pour les aéronefs et la promotion de modifications de l'exploitation aérienne pour réduire les émissions de l'aviation ;
- c) l'élaboration d'un cadre pour des mesures fondées sur le marché dans l'aviation internationale ;

- d) l'étude d'autres mesures pour aider les pays en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;
- e) la soumission par les États de plans d'action exposant leurs politiques et leurs actions, et la communication annuelle de données à l'OACI sur leur consommation de carburant d'aviation.

1.5 La Déclaration de la réunion HLM-ENV et ses recommandations établissent un équilibre entre les vues de tous les États membres et représentent leur volonté collective et leur détermination à agir de façon cohérente et en collaboration pour s'attaquer au problème de l'aviation internationale et des changements climatiques. C'est la première et la seule entente d'un secteur harmonisée à l'échelle mondiale sur un objectif pour s'attaquer à ses émissions de CO<sub>2</sub>.

1.6 Parallèlement à l'élaboration du programme d'action, le CAEP a continué de progresser dans l'évaluation des tendances environnementales actuelles et futures des émissions des moteurs d'aviation (voir A37-WP/26). Les résultats de l'évaluation et des informations relatives aux mesures d'atténuation mises au point par le CAEP, ont été communiqués au GIACC et à la réunion HLM-ENV pour leurs délibérations. Comme l'avaient recommandé le GIACC et HLM-ENV, la huitième réunion du CAEP, en février 2010, est convenue d'un plan pour l'élaboration d'une norme concernant les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, à examiner lors de la réunion CAEP/9 en 2013 (voir A37-WP/21).

## 2. AU-DELÀ DE COP15

2.1 Les résultats de la réunion HLM-ENV, ensemble avec ceux de la CAAF (voir A37-WP/23), ont été communiqués à la COP15 en décembre 2009. Bien qu'aucune décision spécifique n'ait été prise lors de COP15 sur la façon de s'attaquer aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'aviation internationale (voir A37-WP/27), l'occasion était donnée de progresser plus avant sur les recommandations de HLM-ENV et de la CAAF et d'apporter une contribution significative au processus de négociation sur une entente future concernant les changements climatiques.

2.2 Par la suite, le Président du Conseil de l'OACI a créé un groupe informel, composé principalement de Directeurs généraux de l'aviation civile de 19 États, qui a été chargé de l'aider à rédiger un projet de Résolution de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques.

2.3 Le groupe s'est réuni en mars et en juin 2010 et s'est concentré sur trois questions clés au sujet desquelles des avancées pourraient être réalisées à partir des recommandations de HLM-ENV :

- a) la faisabilité d'objectifs plus ambitieux à moyen et long terme, notamment une croissance carboneutre et des réductions des émissions qui iraient au-delà de l'objectif mondial d'amélioration de 2 % par an du rendement du carburant jusqu'à 2050 ;
- b) un cadre pour des mesures fondées sur le marché dans l'aviation internationale ;
- c) des mesures pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

2.4 De plus, le groupe a examiné les résultats de la CAAF et discuté la voie à suivre pour le développement et le déploiement de carburants d'aviation alternatifs durables. Il a discuté aussi de la nécessité de s'atteler aux besoins potentiels d'adaptation aux effets des changements climatiques sur les opérations de l'aviation internationale et l'infrastructure connexe. Un projet de texte relatif à la poursuite de la coopération de l'OACI à l'initiative de neutralité climatique de l'ONU (voir A37-WP/22) a également été examiné par le groupe.

2.5 Le groupe a mené à bien la plupart de ses tâches relatives à la préparation du projet de résolution de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques.

2.6 Aux 12<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> séances de sa 190<sup>e</sup> session, le Conseil a examiné le projet de texte de la Résolution de l'Assemblée. Après un examen approfondi, qui s'est centré sur les domaines dans lesquels les travaux ont le plus progressé depuis HLM-ENV, il n'a pu se mettre d'accord sur le texte proposé par le Secrétaire général.