

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS DE L'AVIATION

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des travaux du Conseil relatifs à la politique de l'Organisation en matière d'émissions de l'aviation, y compris l'application de mesures fondées sur le marché et autres mesures de politique pour limiter ou réduire les incidences des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, à l'échelle mondiale (changements climatiques) et à l'échelle locale (qualité de l'air locale). Elle propose aussi un texte modifié des Appendices A, H et I de la Résolution A35-5 de l'Assemblée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à noter les faits nouveaux survenus depuis la dernière session de l'Assemblée dans le domaine des mesures fondées sur le marché ;
- à examiner le projet de texte qui figure en appendice et à convenir qu'il remplace les actuels Appendices A, H et I de la Résolution A35-5 de l'Assemblée ;
- à approuver les travaux de l'Organisation concernant les mesures visant à limiter ou à réduire les incidences des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, y compris l'application de mesures fondées sur le marché ou autres mesures de politique.

<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>	La résolution ci-jointe de l'Assemblée identifie des tâches supplémentaires que l'Organisation doit entreprendre pour traiter du problème des émissions de l'aviation, lesquelles nécessiteraient des ressources supplémentaires.
<i>Références :</i>	A36-WP/34, <i>Faits nouveaux survenus à l'OACI en ce qui concerne l'aviation civile et l'environnement</i> A36-WP/35, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement (Appendices B à G)</i> Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)</i> Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> Doc 8632, <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les travaux de l'Organisation en matière d'émissions de l'aviation sont réalisés selon trois approches, à savoir la technologie et les normes, les mesures opérationnelles et les mesures fondées sur le marché. Les travaux réalisés selon les deux premières approches font l'objet d'un rapport dans la note A36-WP/xx, *Faits nouveaux survenus à l'OACI concernant l'aviation civile et l'environnement*. La présente note traite des faits nouveaux survenus dans le domaine des mesures fondées sur le marché et autres mesures de politique. Elle résume les progrès réalisés depuis la 35^e session de l'Assemblée en ce qui concerne les mesures étudiées ; elle examine aussi l'évolution actuelle et expose la manière dont le Conseil se propose de faire avancer les travaux durant le triennat 2008-2010.

1.2 Ce qui distingue la présente note de celle qui est mentionnée ci-dessus est que les mesures fondées sur le marché constituent des outils de politique qui font appel à des mécanismes économiques pour réaliser des objectifs de politique.

Contexte — la base des initiatives de l'OACI en matière d'atténuation des émissions

1.3 Depuis la création en 1983 du Comité du Conseil sur la protection de l'environnement en aviation (CAEP), l'OACI n'a pas cessé de mettre au point des moyens de réduire les incidences des émissions locales et mondiales provenant de l'aviation. Ces initiatives sont réalisées par le biais de mécanismes qui sont technologiquement réalisables, non nuisibles pour l'environnement et acceptables d'un point de vue économique. La principale motivation à l'origine des efforts visant à réduire les émissions de l'aviation est de limiter ou de réduire la pollution de l'air à l'échelle locale et les changements climatiques à l'échelle mondiale.

1.4 À l'échelle locale, les principales préoccupations environnementales liées aux émissions de l'aviation concernent la pollution de l'air causée par des gaz tels que les oxydes d'azote (NO_x), les hydrocarbures (HC) et le monoxyde de carbone (CO), ainsi que les particules de matière (PM). Ces émissions gazeuses, qui sont liées étroitement à la combustion de combustibles fossiles, peuvent avoir des incidences marquées sur la santé, qui se manifestent principalement par des problèmes respiratoires.

1.5 À l'échelle mondiale, les mêmes arguments s'appliquent aux gaz à effet de serre [à savoir, le dioxyde de carbone (CO₂), qui est lié étroitement à la combustion de carburant]. Les constatations du quatrième rapport d'évaluation (AR4) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) montrent clairement qu'il est urgent d'agir en ce qui concerne les changements climatiques. Selon ce rapport, « le réchauffement du système climatique est sans équivoque, comme le montrent bien les observations de l'accroissement des températures moyennes mondiales de l'atmosphère et de l'océan, la fonte généralisée de la neige et de la glace, et l'élévation du niveau moyen mondial de la mer » (traduction non officielle). Les activités humaines, telles que la combustion de combustibles fossiles et les changements d'affectation des terres, ont été des facteurs importants à cet égard.

1.6 L'OACI continue de s'occuper de ces préoccupations dans le cadre de ses travaux au sein du CAEP, qui visent à limiter ou à réduire les émissions de l'aviation par des mesures technologiques, opérationnelles et fondées sur le marché. La présente note met l'accent sur l'utilisation de mesures fondées sur le marché.

1.7 En 2004, la 35^e session de l'Assemblée a orienté les travaux de l'Organisation en matière d'émissions des moteurs d'aviation. Elle a demandé au Conseil, entre autres, « de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire les incidences environnementales des émissions des moteurs

d'aviation, de formuler des propositions concrètes et de fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, en mettant en particulier l'accent sur l'utilisation de solutions techniques tout en poursuivant l'examen de mesures fondées sur le marché, et en tenant compte des incidences possibles pour les pays en développement et les pays développés » [Résolution A35-5 de l'Assemblée, Appendice H, alinéa 2) b) du dispositif].

1.8 Chacune des trois mesures fondées sur le marché examinées par l'OACI, à savoir les mesures volontaires, les redevances liées aux émissions et l'échange de droits d'émissions, en est à un stade différent d'examen par l'Organisation, selon, par exemple, la mesure dans laquelle des orientations OACI existent déjà. À ce sujet, l'Assemblée a formulé un certain nombre de demandes plus détaillées adressées au Conseil dans sa Résolution A35-5, Appendice I, *Mesures fondées sur le marché concernant les émissions des moteurs d'aviation*. L'Assemblée a demandé au Conseil « de poursuivre l'élaboration d'orientations sur l'application de mesures fondées sur le marché destinées aux États contractants et visant à réduire ou à limiter les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, en particulier pour ce qui est de l'atténuation des effets de l'aviation sur les changements climatiques (...) » (Appendice I, paragraphe 1), et a encouragé les États contractants et le Conseil, « compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement, 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 (...) » (Appendice I, paragraphe 2).

2. RÉALISATIONS DEPUIS LA DERNIÈRE SESSION DE L'ASSEMBLÉE (A35)

2.1 Durant tout le triennat, les délibérations sur les questions environnementales en général, et sur l'utilisation de mesures fondées sur le marché en particulier, ont grandement retenu l'attention à l'OACI, notamment dans de nombreux débats au sein du Conseil. Ceci cadre avec le rôle de premier plan que l'OACI joue en ce qui concerne la contribution de l'aviation à la protection de l'environnement et le besoin de concilier les différentes positions et opinions des États contractants sur la manière d'appliquer au mieux les diverses mesures existantes.

2.2 Les travaux sur les questions environnementales ont en grande partie été menés au sein du CAEP. Ce comité a tenu sa septième réunion (CAEP/7) en février 2007 et ses recommandations ont par la suite été approuvées avec observations par le Conseil à sa 180^e session, en mars 2007.

2.3 Il est à noter que dans la période qui s'est écoulée depuis la 35^e session de l'Assemblée de l'OACI (septembre 2004), le Protocole de Kyoto est entré en vigueur (le 16 février 2005) et qu'à compter de décembre 2006, 169 États l'avaient ratifié.

Mesures volontaires

2.4 Durant sa 35^e session, en 2004, l'Assemblée avait encouragé les États et les autres parties concernées à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale par des mécanismes volontaires, et avait demandé au Conseil de faciliter ces mesures en diffusant les lignes directrices élaborées par l'OACI à leur sujet, y compris un accord volontaire type [Résolution A35-5 de l'Assemblée, Appendice I, alinéa 2) a) du dispositif].

Redevances liées aux émissions

2.5 En 2004, reconnaissant que les orientations de politique existantes de l'OACI (figurant essentiellement dans la résolution du Conseil de décembre 1996 sur les taxes et redevances environnementales) n'étaient pas suffisantes pour mettre en œuvre à l'échelle internationale des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), l'Assemblée avait demandé au Conseil de réaliser d'autres études et d'élaborer d'autres orientations sur ce sujet [Résolution A35-5 de l'Assemblée, Appendice I, sous-alinéa 2) b) 3) du dispositif]. Elle avait aussi prié instamment les États contractants d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances sur les émissions de GES avant sa prochaine session ordinaire, en 2007 [A35-5, Appendice I, sous-alinéa 2) b) 4)]. En dernier lieu, l'Assemblée avait demandé au Conseil d'étudier l'efficacité de prélèvements liés à la qualité de l'air locale (QAL) et d'élaborer de nouvelles orientations à ce sujet [A35-5, Appendice I, alinéa 2 b) 5)].

2.6 Bien que les travaux sur l'application de redevances liées aux émissions aient initialement été menés conformément à ces directives, diverses difficultés, dont certaines étaient d'ordre juridique et relevaient de questions de politique, avaient été rencontrées durant le cycle CAEP/7. Cette situation a donné lieu à la création d'un Groupe spécial du Conseil sur les aspects juridiques des redevances liées aux émissions. Se fondant sur les résultats des travaux de ce groupe spécial, le Groupe directeur du CAEP avait décidé d'aborder la question des redevances de deux manières : la première se rapportait aux redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, et la deuxième aux redevances sur les émissions de GES. Notant qu'il y avait de meilleures possibilités d'élaborer des orientations pour les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la QAL que pour les redevances liées aux émissions de GES, le Groupe directeur du CAEP était convenu que le Comité concentrerait ses efforts et ses ressources dans les domaines où il était plus susceptible de réaliser des progrès, à savoir l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la QAL et sur les échanges de droits d'émissions. Étant donné cette décision, entérinée par la suite par le Conseil, les travaux du CAEP sur les redevances liées aux émissions n'ont porté que sur les redevances qui pourraient être imposées sur les émissions qui ont des incidences sur la qualité de l'air locale aux aéroports ou au voisinage des aéroports. Au titre des mesures fondées sur le marché, les questions d'évolution du climat n'ont été couvertes pour l'instant que par le biais d'orientations se rapportant aux échanges de droits d'émissions (voir les paragraphes 2.10 à 2.15 ci-après).

2.7 Les orientations élaborées par le CAEP à l'intention des États qui envisagent de mettre en œuvre des redevances liées à la QAL dans le cadre des mesures destinées à remédier au problème des émissions ayant des incidences sur la qualité de l'air locale comportent cinq chapitres : a) les politiques actuelles de l'OACI en matière de redevances, b) le processus de mise en œuvre des redevances sur les émissions à l'échelon local, c) l'évaluation de la qualité de l'air locale, d) la conception d'un régime de redevances sur les émissions à l'échelon local, et e) les aspects administratifs.

2.8 À sa 180^e session, le Conseil a adopté un texte de politique sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, à incorporer dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Il est convenu également que les éléments indicatifs connexes intitulés *Orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale* (Doc 9884) soient publiés sous forme de document destiné à la vente.

2.9 Le Conseil a aussi noté les conclusions du CAEP sur l'analyse du rapport coût-efficacité des redevances liées à la QAL, selon laquelle les effets sur les émissions de NO_x directement attribuables aux redevances liées à la QAL sont marginaux. Vu les limites de l'analyse réalisée, on ne peut en déduire de façon sûre que les redevances liées à la QAL présentent un bon rapport coût-efficacité.

Échange de droits d'émissions

2.10 Après avoir entériné en 2001 l'élaboration d'un système ouvert d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale, l'Assemblée a demandé au Conseil de concentrer ses travaux sur deux approches¹ et d'élaborer des lignes directrices pour un système ouvert d'échange de droits d'émissions [Résolution A35-5, Appendice I, alinéa 2) c) du dispositif].

2.11 Le projet d'éléments indicatifs, rédigé par le CAEP pour intégrer l'aviation internationale dans les systèmes nationaux d'échange de droits d'émissions cible des questions spécifiques à l'aviation, dégage des options et sert de référence.

2.12 Lors de l'élaboration des orientations, la portée géographique avait constitué un écueil particulier. Le point central de désaccord était de savoir si les États contractants pouvaient intégrer les émissions de l'aviation internationale provenant des exploitants d'aéronefs d'autres États contractants dans leurs régimes d'échange de droits d'émissions sans l'accord de ces États. Après plusieurs débats sur ce sujet, le Conseil a recommandé que le CAEP adopte le principe utilisé pour d'autres éléments clés de ces orientations, qui consiste à inclure les différentes options de la portée géographique, en décrivant leurs avantages et leurs inconvénients, et à commencer par aborder l'intégration des exploitants d'aéronefs étrangers sur une base d'un accord mutuel, tout en continuant d'analyser d'autres options.

2.13 À sa 180^e session, le Conseil a adopté les orientations sur l'échange de droits d'émissions pour l'aviation et est convenu que ce document sera publié comme projet d'éléments indicatifs sur le site web public de l'OACI avec un avant-propos du Président du Conseil reconnaissant que la majorité des États représentés au Conseil de l'OACI ont indiqué que toute approche concernant l'inclusion de l'aviation civile internationale dans des régimes d'échange de droits d'émissions devrait respecter la souveraineté des États contractants et être fondée sur le principe de l'accord mutuel. Se référant au principe de la non-discrimination, une minorité de membres du Conseil ont demandé que l'OACI continue d'analyser d'autres options. De plus, certains États ont réitéré la nécessité de tenir compte du principe des responsabilités communes mais différenciées lors de la mise en place d'un régime d'échange de droits d'émissions de l'aviation.

2.14 En ce qui concerne les régimes volontaires actuels d'échange de droits d'émissions, le rapport rédigé par le CAEP décrivait le caractère général des divers types de régimes de ce genre, présentait un certain nombre d'expériences pratiques actuellement mises en œuvre dans le monde, et examinait les possibilités de développement futur de tels régimes incorporant l'aviation. Le Conseil est convenu que ce rapport devrait être affiché sur le site web public de l'OACI. Les régimes de compensation des émissions de carbone, par lesquels les consommateurs compensent les émissions produites par leurs vols grâce aux moyens offerts par des prestataires de compensation, revêtent une importance particulière pour les travaux futurs de l'OACI.

2.15 Outre ce qui précède, le Conseil est convenu de la mise en place d'une ressource web pour recueillir des renseignements pertinents sur les expériences en matière d'échange de droits d'émissions. L'objectif est de fournir des renseignements de base sur les régimes d'échange de droits d'émissions afin de compléter les orientations de l'OACI sur le sujet et d'aider à faire mieux comprendre dans la communauté aéronautique le principe de l'échange de droits d'émissions.

¹ Selon l'une de ces approches, l'OACI appuierait la mise au point d'un système volontaire d'échange de droits d'émissions que les États contractants et les organisations internationales intéressés pourraient proposer. Selon l'autre approche, l'OACI fournirait des indications à l'intention des États contractants, s'il y a lieu, pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États contractants, conformément au processus de la CCNUCC.

3. SITUATION ACTUELLE

3.1 Le Colloque OACI sur les émissions de l'aviation s'est tenu en mai 2007. Il a servi de cadre pour rechercher et mettre en commun des renseignements concernant les travaux sur les émissions en vue de faciliter les délibérations sur l'environnement et la prise de décisions de haut niveau à la 36^e session de l'Assemblée. Il a aussi fourni, entre autres, de solides renseignements concernant les instruments fondés sur le marché. On peut accéder au site web contenant les exposés présentés au Colloque à l'adresse <http://www.icao.int/EnvClq/CLQ07/Documentation.htm>.

3.2 De nombreuses initiatives visant à compenser les émissions de l'aviation sont proposées par diverses parties prenantes (ONG, transporteurs aériens, etc.). Ces initiatives ne sont pas harmonisées et pourraient donner lieu à une évaluation inexacte des émissions produites par les aéronefs, alors que des chiffres rigoureux sont nécessaires pour déterminer la quantité précise de carbone à compenser. Le Secrétariat de l'OACI, avec l'appui du CAEP, est donc en train d'élaborer des orientations harmonisées sur une méthodologie d'estimation des émissions de CO₂ provenant de l'aviation et qui puisse servir de référence à tout projet de compensation des émissions de carbone. Cette méthodologie est aussi envisagée à l'Organisation des Nations unies dans le cadre de son initiative carbo-neutre.

3.3 Notant que l'application du mécanisme de développement propre (MDP) aux projets concernant l'aviation civile internationale n'est pas prévue actuellement dans le Protocole de Kyoto, l'OACI tient des consultations avec la CCNUCC en vue d'examiner comment ce mécanisme utile pourrait être adapté aux projets concernant l'aviation.

3.4 En ce qui concerne l'initiative des Nations Unies sur les changements climatiques, le Secrétaire général de l'ONU a régulièrement réitéré que les changements climatiques constituent un défi mondial majeur et que l'ONU prend un rôle de chef de file pour appuyer les efforts consentis par la communauté internationale afin de régler le problème en réunissant les dirigeants du monde entier et en veillant à ce que toutes les parties du système des Nations Unies contribuent à la solution. L'OACI examine les mesures appropriées pour appuyer cet effort et coopérera à l'initiative des Nations Unies en conséquence.

4. PROJET DE TEXTE VISANT À REMPLACER LA RÉOLUTION A35-5, APPENDICES A, H ET I, DE L'ASSEMBLÉE

4.1 La plupart des appendices à la résolution révisée (à savoir les Appendices B à G à la Résolution A35-5 — *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*) font l'objet de la note A36-WP/35.

4.2 L'appendice à la présente note soumet à l'examen de l'Assemblée le texte révisé des Appendices A, H et I, qui ont été remaniés en profondeur et modifiés comme suit :

- a) l'Appendice A a été élargi pour y introduire certaines considérations de caractère général qui figuraient précédemment dans l'ancien Appendice H ;
- b) l'Appendice H se concentre désormais sur l'incidence de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
- c) l'Appendice I traite exclusivement de l'incidence de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale.

4.3 Les Appendices H et I révisés comportent une approche holistique qui consiste à examiner tous les types de mesures pour régler un problème spécifique, dans une perspective technique, opérationnelle et économique (y compris les mesures fondées sur le marché). Ces appendices constituent la politique de l'OACI en matière d'émissions de l'aviation.

4.4 Tous les efforts ont été faits pour concilier des vues divergentes, mais il reste certaines questions pour lesquelles des options différentes sont présentées entre crochets. L'Assemblée est invitée à examiner ces options en vue de parvenir à un consensus.

5. TRAVAUX FUTURS

5.1 Les travaux futurs que l'OACI devra réaliser pour continuer à progresser en matière d'émissions de l'aviation sont présentés dans les divers appendices de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*. En général, il y est question de la nécessité :

- a) d'évaluer l'incidence des émissions de l'aviation et d'élaborer des orientations et des outils appropriés à cet effet ;
- b) de réunir, contrôler et diffuser des données concernant l'incidence imputable aux émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et les changements climatiques ;
- c) d'élaborer des indicateurs, des paramètres et des objectifs appropriés ;
- d) d'élaborer des politiques, orientations et mesures appropriées pour limiter au minimum les émissions de l'aviation dans le cadre :
 - 1) de la technologie (SARP et objectifs) ;
 - 2) des nouvelles procédures opérationnelles, y compris la planification et la gestion du trafic aérien ;
 - 3) des instruments économiques, y compris les systèmes ouverts d'échange de droits d'émissions, les mesures volontaires, les redevances pour la qualité de l'air locale, les compensations en matière de carbone, les mécanismes pour un développement « propre (MDP) », etc. ;
- e) d'évaluer l'incidence de l'adoption d'options de politique différentes et de mesurer ces options du point de vue de la faisabilité technique, des avantages environnementaux et de l'efficacité économique ;
- f) de coopérer activement avec les organismes scientifiques et des Nations Unies, notamment le GIEC et la CCNUCC, dont les travaux dans ce domaine intéressent l'OACI.

6. **INCIDENCES FINANCIÈRES**

6.1 Les tâches supplémentaires que le Secrétariat est chargé d'entreprendre n'ont pas été prévues dans le budget ordinaire de l'Organisation, de sorte que des ressources supplémentaires seraient nécessaires.

APPENDICE

APPENDICES A, H ET I REMANIÉS

PROJET DE RÉSOLUTION SOUMIS À L'ADOPTION DE L'ASSEMBLÉE (36^e SESSION)

Résolution 17/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A35-5, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

Considérant que la Résolution A35-5 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 35^e session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, notamment des nouveaux éléments indicatifs de l'OACI sur les mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions provenant de l'aviation,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que cette politique existe à la clôture de la 36^e session de l'Assemblée :

- Appendice A — Généralités
- Appendice B — Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement
- Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs
- Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16
- Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit
- Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains
- Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

Appendice H — Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

Appendice I — Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale

2. *Demande* au Conseil de lui soumettre pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-5.

APPENDICE A

Généralités

L'Assemblée,

Considérant qu'il est dit dans le préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* que « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension [...] » et qu'en vertu de l'article 44 de la Convention, l'OACI a pour buts « d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à [...] répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

Considérant qu'un grand nombre des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, ainsi que de l'utilisation judicieuse de la planification des aérodromes, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

Considérant que tous les États contractants de l'OACI sont convenus de continuer à s'occuper de toutes les questions d'aviation liées à l'environnement et aussi à maintenir l'initiative en élaborant des orientations de politique sur ces questions, et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations,

Considérant que d'autres organisations internationales insistent sur l'importance des politiques environnementales qui ont une incidence sur le transport aérien,

Considérant que le développement durable de l'aviation est important pour la croissance et le développement économiques futurs, les échanges et le commerce, les échanges culturels et la compréhension entre les peuples et les nations, et que des mesures doivent être donc prises promptement pour garantir que cette croissance est compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

Considérant que des renseignements fiables et de la meilleure qualité possible sur les effets environnementaux de l'aviation sont indispensables pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États contractants,

Considérant que dans la mesure où il existe des interdépendances reconnues des incidences de l'aviation sur l'environnement, telles que le bruit et les émissions, celles-ci doivent être prises en compte lors de la définition de politiques de contrôle des sources et d'atténuation opérationnelle,

Considérant que la gestion et la conception de l'espace aérien peuvent jouer un rôle pour combattre les incidences des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale, et que les questions économiques et institutionnelles corrélatives doivent être traitées par les États, individuellement ou collectivement sur une base régionale,

Considérant que la coopération avec d'autres organisations internationales est importante pour faire avancer la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et pour élaborer les politiques appropriées afin de combattre ces incidences,

Reconnaissant l'importance de la recherche et du développement en matière de rendement du carburant et des carburants de rechange pour l'aviation qui rendront possibles des opérations de transport aérien international ayant une moindre incidence sur l'environnement,

1. *Déclare* que l'OACI, en tant qu'institution des Nations Unies qui est le chef de file pour les questions relatives à l'aviation civile internationale, a conscience des effets néfastes que l'activité de l'aviation civile peut exercer sur l'environnement, qu'elle continuera de s'en occuper et qu'elle sait qu'il lui incombe, ainsi qu'à ses États membres, d'assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement. Dans l'exercice de ses responsabilités, l'OACI et ses États contractants s'efforceront :

- a) de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs ;
- b) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
- c) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat mondial ;

2. *Insiste* sur le fait qu'il est important que l'OACI continue à jouer son rôle de chef de file pour toutes les questions d'aviation civile internationale liées à l'environnement et *demande* au Conseil de garder l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes ces questions qui reconnaissent la gravité des défis auxquels le secteur est confronté ;

3. *Demande* au Conseil d'évaluer régulièrement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation et de continuer à créer des outils à cette fin ;

4. *Demande* au Conseil de maintenir et d'actualiser la connaissance des interdépendances et des compensations liées aux mesures visant à atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement de manière que les décisions soient prises dans des conditions optimales ;

5. *Demande* au Conseil d'établir une série d'indicateurs environnementaux pour l'aviation que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations de l'aviation et l'efficacité des normes, politiques et mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement ;

6. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences actuelles et futures du bruit et des émissions de moteurs d'aviation ainsi que sur la politique et les éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine de l'environnement de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers ;

7. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement ;

8. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information scientifique nécessaire pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;

9. *Encourage* le Conseil à continuer de coopérer étroitement avec les organisations internationales et les autres organes des Nations Unies en ce qui concerne la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et l'établissement de politiques pour contrer ces incidences ;

[10. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures unilatérales en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.]

[10. *Prie instamment* les États de tenir compte des mesures mondiales lancées par l'intermédiaire de l'OACI lorsqu'ils envisagent d'introduire leurs propres mesures, et *demande instamment* que les États tiennent compte du développement ordonné de l'aviation civile internationale.]

[10. *Prie instamment* les États de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour protéger l'environnement contre l'augmentation des émissions de CO₂ provenant de l'aviation.]

[11. *Encourage* les États contractants à positivement envisager de se conformer aux mesures fondées sur le marché dans l'exercice de leurs responsabilités ou à titre volontaire.]

APPENDICE H

Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant qu'il y a de plus en plus de préoccupations au sujet de l'incidence de l'aviation sur l'atmosphère en ce qui concerne la qualité de l'air locale et les incidences corrélatives sur la santé et le bien-être des personnes,

Considérant que nombre de matières polluantes provenant des moteurs d'aviation qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et régionale ont beaucoup diminué au fil des quelques dernières décennies,

Considérant que les incidences des émissions de NO_x (oxydes d'azote), de particules de matière et autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

Considérant que la majorité des opérations de transport aérien international et la consommation de carburant ont lieu à des altitudes supérieures à celles où il y aurait une incidence sur la qualité de l'air locale,

Considérant que les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et régionale font partie de l'ensemble des émissions dans la zone touchée et devraient être considérées dans le contexte plus large de toutes les sources qui contribuent aux préoccupations en matière de qualité de l'air,

Considérant que la qualité de l'air locale réelle et les incidences des émissions de l'aviation sur la santé dépendent d'un ensemble de facteurs au nombre desquels figurent la contribution aux concentrations totales et le nombre de personnes exposées dans la zone considérée,

Considérant que l'OACI a établi des normes techniques et mis l'accent sur le développement de procédures opérationnelles qui ont significativement réduit la pollution de la qualité de l'air locale due aux aéronefs,

Considérant que l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États contractants en matière de redevances (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082), qui comprennent des éléments spécifiques sur les redevances liées au bruit et sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution dans laquelle le Conseil recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté une politique et des éléments indicatifs concernant l'utilisation des redevances liées aux émissions pour régler le problème de l'incidence des émissions des moteurs d'aviation aux aéroports et dans leurs environs,

Notant que le Conseil est convenu qu'il serait utile d'élaborer un rapport qui tiendrait compte de l'application de toutes les mesures liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale en utilisant des approches technologiques, opérationnelles et fondées sur le marché, et que l'OACI se penche actuellement sur la question,

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de particules de matière, d'oxydes d'azote et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organismes internationaux compétents, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;

2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

3. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques et opérationnels à long terme en relation avec les questions environnementales liées à l'aviation, y compris les oxydes d'azote provenant des aéronefs ;

4. *Demande* au Conseil de continuer à encourager les améliorations opérationnelles et du trafic aérien qui réduisent l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

5. *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale qui influent sur la qualité de l'air locale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;

6. *Accueille* favorablement le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports et *demande* au Conseil de poursuivre activement cette activité en vue d'achever les orientations concernant la qualité de l'air aux aéroports en 2010 ;

7. *Demande* au Conseil de collaborer avec les États et les parties prenantes pour promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports afin de réduire les incidences néfastes des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;

8. *Accueille* favorablement l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, *demande* au Conseil de tenir ces orientations à jour et *prie instamment* les États contractants de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;

9. *Prie instamment* les États contractants de garantir le niveau pratique le plus élevé de cohérence et de tenir dûment compte des politiques et orientations de l'OACI sur les redevances liées aux émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale.

APPENDICE I

Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale

Compréhension scientifique

L'Assemblée,

Considérant qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère est présentée dans le rapport spécial intitulé *L'Aviation et l'atmosphère planétaire*, qui a été présenté 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, et a été publié en 1999,

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 de projeter les incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,

Considérant que l'OACI a demandé que le GIEC inclut une mise à jour des principaux résultats du rapport spécial dans son quatrième rapport d'évaluation, publié en 2007, [qui signalait entre autres que :

- les connaissances scientifiques ayant progressé et des données plus récentes étant disponibles, les estimations des incidences sur le climat des traînées de condensation ont été revues à la baisse et l'on estime maintenant qu'en 2005 les aéronefs ont contribué pour environ 3,0 % à l'ensemble du forçage radiatif anthropogénique attribuable à toutes les activités humaines ;
- l'ensemble des émissions de CO₂ de l'aviation représente environ 2 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) ;
- le volume d'émissions de CO₂ provenant de l'aviation devrait augmenter de 3 à 4 % par année ;
- l'atténuation à moyen terme des émissions de CO₂ provenant du secteur aéronautique peut éventuellement venir d'une amélioration du rendement du carburant. Cependant, il est prévu que ces améliorations ne compensent que partiellement l'augmentation des émissions de l'aviation ;]

Coopération avec l'ONU et d'autres organes

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 dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

[*Considérant* que la CCNUCC met l'accent sur le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre,]

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 1) 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) tandis que les émissions de l'aviation à l'échelle nationale relèvent de leurs objectifs nationaux, et *notant* les avantages potentiels d'un traitement harmonisé des deux catégories d'émissions et le fait que certains États proposent des mesures pour réduire les émissions de l'aviation, le tout indiquant un besoin urgent [de faire de plus grands progrès] [d'une coordination et d'une coopération internationales accrues] dans ce domaine,

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,

Considérant que la première période d'engagement du Protocole de Kyoto expire en 2012, que des délibérations concernant le suivi de cet instrument sont entreprises, et que l'OACI devra continuer à s'acquitter de sa responsabilité de limiter ou réduire les émissions de GES provenant de l'aviation civile internationale et à jouer son rôle de chef de file à cet égard,

Considérant qu'il est devenu clair que toutes les parties prenantes attendent de l'OACI qu'elle joue [continue à jouer] son rôle de chef de file pour ce qui est de l'atténuation des incidences négatives des émissions de GES par l'aviation et qu'elle établisse des perspectives et [des objectifs clairs] et les intègre, ainsi que les objectifs environnementaux, dans le Plan d'activités et autres programmes de l'Organisation,

[*Notant* qu'à ses réunions de Gleneagles et Heiligendamm le G8 a reconnu les progrès réalisés jusqu'ici et conclu qu'il y a un besoin urgent d'action internationale résolue et concertée pour réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale et renforcer la sécurité énergétique, et que la question des changements climatiques est une responsabilité partagée qui incombe à tous, qui peut et doit être assumée d'une manière qui favorise la croissance dans les économies en développement, naissantes et industrialisées, tout en évitant les distorsions économiques,

Reconnaissant la pertinence des changements climatiques et du développement économique dans le contexte des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) de l'ONU et le rôle de l'aviation pour aider à réaliser ces objectifs,

[*Reconnaissant* la nécessité de fixer des objectifs pour ce qui est de limiter ou réduire l'augmentation des émissions de l'aviation afin de garantir une croissance durable,]

Notant qu'il est important d'aborder les émissions des aéronefs sans perdre de vue leur contexte particulier, en évaluant l'ensemble des émissions des GES provenant de l'aviation, du secteur des transports et des activités économiques en général,

Notant que les différentes régions du monde enregistrent des différences marquées dans les niveaux absolus des taux d'émissions de l'aviation et de croissance des émissions de l'aviation, à l'échelle internationale et nationale,

Mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale

Considérant que le Conseil de l'OACI a élaboré des options de politique visant à limiter ou réduire l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs de l'aviation civile et que des travaux sont en cours dans les domaines de la technologie et des normes, des mesures opérationnelles visant à réduire la consommation de carburant et donc la production d'émissions, et des mesures fondées sur le marché,

Considérant qu'une technologie et des opérations améliorées ont produit des aéronefs beaucoup moins polluants et que le rendement du carburant s'est amélioré d'environ 70 % au cours des 40 dernières années,

Reconnaissant que les normes de l'OACI et les objectifs concernant le NO_x, bien que destinés à régler le problème de la qualité de l'air locale, aideront aussi à réduire l'incidence de l'aviation sur le climat,

Reconnaissant que d'importantes réductions des émissions peuvent être réalisées grâce à des améliorations de la gestion du trafic aérien (ATM),

Notant que l'augmentation des prix du carburant enregistrée au cours des quelques dernières années a fortement incité le secteur aéronautique à réduire sa consommation de carburant, ce qui amènera une diminution du niveau des émissions de gaz à effet de serre,

Reconnaissant que le rôle de chef de file de l'OACI dans le plan de navigation aérienne mondial peut favoriser les réductions d'émissions grâce à des améliorations de la gestion du trafic aérien (ATM), à l'application de la navigation par satellite et à la conception de routes plus efficaces,

Reconnaissant que la fragmentation actuelle de l'espace aérien a donné lieu à des arrangements géopolitiques historiques et que les nouveaux concepts d'exploitation ATM nécessitent l'engagement des États pour surmonter les barrières juridiques, de sécurité, économiques et autres barrières institutionnelles qui compromettent l'utilisation efficace de l'espace aérien du point de vue de l'environnement,

Accueillant favorablement les mesures prises par l'OACI pour promouvoir l'utilisation de mesures opérationnelles, y compris la publication de la Circulaire 303 intitulée *Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions*, ainsi que la tenue de trois ateliers sur ce sujet,

Considérant que le Principe 16 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement (1992) dispose que « Les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement »,

Considérant qu'au cours des récentes années nombre de gouvernements ont de plus en plus reconnu la nécessité pour chaque secteur économique de payer le coût total des dommages qu'il inflige à l'environnement,

Considérant que les mesures fondées sur le marché sont des outils de politique visant à réaliser les objectifs environnementaux à un moindre coût et avec plus de souplesse que les mesures de réglementation traditionnelle,

Notant que le CAEP a élaboré un modèle d'accord et des orientations correspondantes en vue de l'utilisation à court terme de mesures volontaires par les États contractants et les parties intéressées, et que l'OACI encourage la diffusion sur son site web public de renseignements sur des expériences pratiques,

Reconnaissant que les États contractants ont la responsabilité de prendre des décisions concernant les objectifs et les mesures les plus appropriés pour s'attaquer aux émissions de gaz à effet de serre de l'aviation [en ce qui concerne les exploitants d'aéronefs] [auxquels ils délivrent des permis d'exploitation aérienne,]

Reconnaissant que des efforts complémentaires entrepris aux niveaux national, régional et mondial [sur la base de la collaboration] amélioreront notre capacité d'aborder les émissions de l'aviation de façon efficace,

Considérant que les politiques de l'OACI établissent une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce qu'« une redevance est conçue et prélevée dans le but spécifique de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile ; une taxe est destinée à accroître les revenus de gouvernements nationaux ou locaux qui ne sont pas généralement appliqués à l'aviation civile en totalité ni sur une base spécifique de coûts »,

Considérant que l'OACI a élaboré à l'intention des États contractants des orientations de politique en matière d'imposition (*Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, Doc 8632), qui recommandent notamment des exonérations réciproques de toutes les taxes imposées sur le carburant emporté à bord d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, politique mise en œuvre dans la pratique par le biais des accords bilatéraux sur les services aériens, et demandent aussi aux États de réduire dans toute la mesure possible ou d'abolir les taxes liées à la vente ou à l'utilisation du transport aérien international,

Notant que la politique de l'OACI en matière d'exonération de taxes sur le carburant d'aviation a fait l'objet de réserves de la part de certains États contractants qui imposent des taxes sur d'autres modes de transport et d'autres sources de gaz à effet de serre,

Considérant que, le 9 décembre 1996, le Conseil de l'OACI a adopté un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution, dans laquelle il recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

Notant qu'il reste à résoudre un certain nombre de questions juridiques et de politique concernant la mise en œuvre de redevances sur les GES,

Notant que des éléments indicatifs provisoires sur l'intégration de l'aviation internationale dans les régimes nationaux d'échange de droits d'émissions ont été élaborés par l'OACI,

[*Reconnaissant* que la majorité du Conseil entérine l'application de régimes d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale seulement sur la base d'un accord mutuel entre États] [et que d'autres membres du Conseil estiment que l'établissement d'un système ouvert d'échange de droits d'émissions conforme au principe de la non-discrimination nécessiterait une application homogène à tous les vols,]

Considérant que les États contractants ont des obligations juridiques, des accords en application, des législations en vigueur et des politiques établies,

Considérant que la mise en place de régimes de compensation des émissions de carbone a aidé à sensibiliser le public aux changements climatiques et peut contribuer à réduire les émissions à court terme,

Considérant que la tenue du Colloque OACI sur les émissions de l'aviation en 2007 et autres initiatives de l'OACI ont fourni des renseignements sur les questions scientifiques et sur les travaux et les mesures lancés par l'OACI et ses États contractants, ainsi qu'une enceinte pour faciliter l'examen des solutions futures possibles en ce qui concerne les émissions de l'aviation à l'échelle mondiale,

1. *Demande* au Conseil :
 - a) de veiller à ce que l'OACI [continue à jouer] son rôle de chef de file pour les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris en ce qui concerne les émissions de GES, se mettant ainsi en position d'apporter une contribution aux délibérations [sur de futures mesures coopératives à long terme dans le cadre de la CCNUCC ;]
 - b) de continuer à prendre des initiatives pour diffuser des renseignements sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et d'offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur de [nouvelles] solutions [mondiales] au problème des émissions de l'aviation ;
 - c) 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 ;
 - d) de continuer à coopérer étroitement avec le GIEC et d'autres organisations qui s'occupent d'évaluer la contribution de l'aviation aux incidences environnementales dans l'atmosphère, ainsi qu'avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et son Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA) ;
2. *Prie instamment* les 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 le quatrième rapport d'évaluation publié récemment ;
 - 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 ;
3. *Encourage* le Conseil à promouvoir une meilleure compréhension de l'utilisation potentielle des carburants d'aviation de rechange et des incidences corrélatives de leurs émissions ;
4. *Encourage* le Conseil et les États à se tenir informés de l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation, et à y coopérer ;

[5. *Demande* au Conseil d'élaborer, en coopération avec les États contractants, un ensemble complet de mesures bénéfiques pour l'environnement, raisonnables du point de vue de l'économie et réalisables technologiquement (CAEP), pour permettre aux États de limiter ou réduire les émissions de GES de l'aviation et leurs contributions aux changements climatiques ;]

[6. *Demande* au Conseil de continuer à élaborer et à tenir à jour les orientations à l'intention des États contractants concernant l'application de mesures visant à réduire ou limiter l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation et les changements climatiques ;]

7. *Encourage* les États contractants et le Conseil, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement, à évaluer ou continuer d'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 ;

8. *Demande* au Conseil de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI des indications et des instructions pour aider les États dans des études, des évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec d'autres États de la région, afin de 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 ;

9. *Prie instamment* les États contractants de continuer à appliquer des mesures [aux exploitants d'aéronefs] [auxquels ils délivrent des permis d'exploitation aérienne] pour atténuer les incidences des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale en appliquant des mesures technologiques, opérationnelles et fondées sur le marché [, en passant par l'intermédiaire de l'OACI] ;

10. *Prie instamment* les États contractants de coopérer au sein de l'OACI, en tenant compte du caractère de leur industrie aéronautique, pour élaborer un ensemble complet de mesures technologiques, opérationnelles et fondées sur le marché visant à atténuer les incidences des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale [de leur propre industrie aéronautique, qui seront axées sur les principes de la faisabilité technologique, des avantages pour l'environnement et du bien-fondé économique ;]

11. *Demande* au Conseil de mettre au point une initiative OACI sur les émissions, décrivant les objectifs de l'OACI pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des aéronefs, de renforcer la collaboration entre ses États contractants et de suivre les progrès réalisés dans ce domaine pour en rendre compte. En particulier, le Conseil devrait :

- a) étudier les paramètres pertinents et élaborer des objectifs technologiques à moyen et à long terme pour la consommation de carburant des aéronefs et faire rapport à la prochaine session de l'Assemblée ;
- b) continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM et promouvoir l'utilisation des mesures opérationnelles énoncées dans les orientations de l'OACI (Circulaire 303) rédigées en 2003 comme moyen de limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement ;

- c) mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans le Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI ;
- d) encourager, selon le cas, les initiatives régionales, interrégionales et mondiales auprès des États contractants pour améliorer l'efficacité du trafic aérien et réduire la consommation de carburant ;
- e) encourager les États contractants à améliorer l'efficacité du trafic aérien, ce qui amènera une réduction des émissions, et rendre compte des progrès réalisés dans ce domaine ;
- f) demander aux États contractants de présenter un inventaire des mesures qu'ils ont prises pour réduire les émissions de l'aviation dans leurs pays respectifs ;
- g) promouvoir l'utilisation de procédures et technologies nouvelles offrant la possibilité d'avantages environnementaux pour l'exploitation des aéronefs ;

12. *Demande* au Conseil d'encourager les États et les parties prenantes à promouvoir et à mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ;

13. *Demande* au Conseil d'encourager les États et les parties prenantes à élaborer des modèles de régulation de débit et de gestion du trafic aérien qui optimisent les avantages pour l'environnement ;

14. *Demande* au Conseil de créer un processus grâce auquel l'OACI puisse travailler en collaboration avec les parties prenantes pour obtenir des améliorations environnementales grâce à la recherche, la technologie et l'exploitation ;

[15. *Demande* au Conseil d'établir des indicateurs de performances pouvant être utilisés pour mesurer les incidences des programmes spécifiques visant à réduire les effets néfastes des émissions de GES et à créer un processus pour recueillir des renseignements au sujet des mesures prises par les États et à l'échelon régional afin de limiter ou réduire les émissions de GES et évaluer leurs incidences ;]

16. *Demande* aux États :

- a) d'encourager la recherche et le développement nécessaires pour produire des conceptions de moteur et d'aéronef plus efficaces du point de vue de l'environnement ;
- b) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces du point de vue du carburant pour réduire les émissions de l'aviation ;
- c) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies fondées sur les satellites 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 ;
- d) de promouvoir une coordination efficace entre leurs autorités s'occupant d'aviation pour concevoir des routes aériennes avantageuses du point de vue de l'environnement et des procédures opérationnelles améliorées pour l'aviation civile internationale ;

- e) de réduire les barrières juridiques, de sécurité, économiques et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts d'exploitation ATM pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- f) de coopérer à la mise en place d'une capacité régionale de mesure et de contrôle afin de permettre l'évaluation des avantages environnementaux découlant des mesures ci-dessus ;

17. *Encourage* les États contractants et le Conseil à adopter des mesures compatibles avec le cadre décrit ci-dessous :

a) Mesures volontaires

- 1) *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale et à tenir l'OACI informée ;
- 2) *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir à jour les lignes directrices élaborées par l'OACI au sujet de ces mesures, y compris un accord volontaire type, et de mettre à la disposition de toutes les parties intéressées les expériences concernant les mesures volontaires ;

b) Prélèvements liés aux émissions

- 1) *Affirme* que la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions reste valide ;
- 2) *Reconnaît* que les orientations existantes de l'OACI ne suffisent pas actuellement pour mettre en œuvre des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle internationale, mais que l'introduction de ce type de redevances par [accord mutuel entre] les États membres d'une organisation d'intégration économique régionale, pour [application aux exploitants des États en question], n'est pas exclue ;
- 3) [*Prie instamment* les États contractants d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre ;]

c) Échanges de droits d'émissions

- 1) [*Prie instamment* les États contractants, s'ils le jugent approprié, de mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émissions pour les exploitants d'aéronefs des autres États contractants sur la seule base d'un accord mutuel entre ces États ;]

[*Prie instamment* les États contractants, s'ils le jugent approprié, de mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émissions, en tenant dûment compte des conséquences pour toutes les parties touchées ;]

- 2) *Demande* aux États de rendre compte des faits nouveaux survenus, des résultats et des expériences dans ce domaine ;

- 3) *Demande* au Conseil :
- a) de tenir à jour à l'intention des États contractants, s'il y a lieu, les orientations élaborées par l'OACI pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États contractants, conformément au processus de la CCNUCC ;
 - [b) de réaliser d'autres études, selon le cas, sur les divers aspects de la mise en œuvre des régimes d'échange de droits d'émissions et d'évaluer le rapport coût-efficacité de tout régime mis en place, en tenant compte des incidences sur l'aviation et sa croissance dans les économies en développement ;]
 - [b) de réaliser une analyse économique de l'incidence financière de l'inclusion de l'aviation internationale dans des régimes d'échange de droits existants et d'entreprendre un examen des documents concernant l'analyse des coûts et des avantages des régimes d'échange de droits existants, en insistant en particulier sur la manière dont ils ont été mis en œuvre dans d'autres secteurs pour tirer quelques leçons pertinentes au profit du secteur aéronautique ;]
 - [c) de réaliser d'autres études, selon le cas, sur divers aspects de la mise en œuvre de régimes d'échange de droits d'émissions, en tenant compte du principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives ;]
- d) Compensations des émissions de carbone
- 1) *Demande* au Conseil d'examiner les possibilités offertes par les mécanismes de compensation des émissions de carbone comme moyen supplémentaire d'atténuer les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et l'évolution du climat ;
 - 2) *Demande* au Conseil de recueillir et de diffuser des renseignements sur les résultats des programmes de compensation des émissions de carbone mis en place par les États et d'autres organisations en ce qui concerne les émissions de l'aviation.
- [e) Mécanisme de développement propre (MDP)
- 1) *Demande* au Conseil de consulter la CCNUCC en vue d'étudier le moyen d'utiliser des instruments flexibles tels que le MDP pour les projets liés à l'aviation internationale.]