

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

S'ATTAQUER AUX INCIDENCES DE L'AVIATION SUR LE CLIMAT

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Réduire les incidences de l'aviation internationale sur le climat est un élément critique de la réalisation de l'objectif stratégique de l'OACI de protection de l'environnement et de développement durable du transport aérien. Pour atteindre ses objectifs de réduction des incidences de l'aviation sur le climat, l'OACI devrait continuer de suivre une approche globale, incluant des efforts pour encourager le développement technologique lié aux aéronefs, mettre en œuvre des améliorations opérationnelles, apporter de l'assistance aux États dans le développement et la distribution de carburateurs de remplacement durables, mener à bien l'élaboration et l'adoption d'une norme relative aux émissions de CO₂ des aéronefs et mener des travaux pour le développement d'un régime mondial de mesures fondées sur le marché pour l'aviation. Les actions de chacun des États devraient être documentées dans des plans d'action des États.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à recommander une approche globale pour s'attaquer aux incidences de l'aviation sur le climat, qui comprendrait :

- a) un soutien constant aux efforts pour le développement technologique lié aux aéronefs ;
- b) l'achèvement de l'élaboration et de l'adoption d'une norme relative aux émissions de CO₂ des aéronefs ;
- c) la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles, notamment les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- d) le soutien aux États dans le développement et la distribution de carburants alternatifs durables ;
- e) des travaux pour le développement d'un régime mondial de mesures fondées sur le marché, le Conseil formulant une recommandation en 2016 ;
- f) la réaffirmation de l'engagement à soumettre des plans d'action des États et recommander l'amélioration de ces plans, y compris la présentation de mises à jour périodiques.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C : Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	N'exige pas de ressources supplémentaires.
<i>Références :</i>	Résolution A37-19 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.

1. INTRODUCTION

1.1 Les États-Unis se sont engagés à promouvoir la croissance durable de l'aviation tout en assurant aussi la protection de l'environnement. Dans le cadre de leur engagement à protéger l'environnement, les États-Unis ont une approche globale pour s'attaquer aux incidences climatiques de l'aviation, et ils soutiennent de nouvelles avancées sur une approche globale à l'OACI. En juin 2013, le Président Obama a établi un plan d'action climatique détaillé pour les États-Unis, comprenant un engagement à élaborer une approche globale à l'OACI pour s'attaquer aux incidences de l'aviation sur le climat.

1.2 En cohérence avec les objectifs des États-Unis, l'OACI a un objectif stratégique de protection de l'environnement et de développement durable du transport aérien, et elle a de solides antécédents d'élaboration de politiques, de normes et d'orientations pour s'attaquer aux incidences environnementales de l'aviation, y compris les effets du bruit, les émissions ayant des incidences sur la qualité de l'air locale, et les incidences en matière de changements climatiques.

1.3 En 2010, à sa 37^e session, l'Assemblée de l'OACI a fait un important pas en avant en matière climatique avec l'adoption de la Résolution A37-19, établissant deux objectifs pour l'aviation : 1) 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 de ce rendement de 2 % par année de 2021 à 2050 ; et 2) un objectif ambitieux collectif à moyen terme consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020.

1.4 Les États-Unis se sont engagés à des objectifs similaires pour leur aviation, incluant un objectif ambitieux de croissance neutre en carbone en 2020 par rapport à un niveau de référence 2005 (ce qui est un niveau de référence plus ambitieux que l'objectif OACI), une amélioration du rendement du carburant de 2 % par an, et l'utilisation de 1 milliard de gallons de carburateurs de remplacement durables en 2018.

1.5 L'OACI, par la Résolution A37-19, et les États-Unis, par leur plan d'action, fixent des objectifs ambitieux pour réduire les incidences de l'aviation sur le climat. Ces objectifs devront être atteints selon une approche globale, à suivre par les États membres en collaboration avec les parties prenantes non gouvernementales, pour réduire les émissions produites par l'aviation. Les actions comprennent le développement technologique lié aux nouveaux aéronefs et l'élaboration de normes techniques, les améliorations opérationnelles, le développement et le déploiement de carburateurs de remplacement durables, ainsi que la poursuite de l'examen de mesures fondées sur le marché (MBM) et des travaux de développement de ces mesures. Des plans d'action des États qui identifient les objectifs et les actions des États membres dans le domaine du climat sont également essentiels pour démontrer les progrès dans le sens des objectifs de l'OACI. Les travaux effectués jusqu'à présent devraient être considérés comme la base pour aller de l'avant et réaliser de nouvelles avancées vers les objectifs de l'OACI.

2. DISCUSSION

2.1 L'OACI a réalisé des avancées considérables en poursuivant les efforts pour s'attaquer aux incidences de l'aviation sur le climat, mais de plus amples travaux sont nécessaires pour atteindre ses objectifs en la matière. L'OACI devrait continuer de suivre une approche globale pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, notamment en encourageant le développement technologique relatif aux aéronefs, en mettant en œuvre des améliorations opérationnelles, en aidant les

États dans le développement et la distribution de carburants alternatifs durables, en menant à bien l'élaboration et l'adoption d'une norme relative aux émissions de CO₂ des aéronefs, en poursuivant les travaux de développement d'un régime mondial de mesures fondées sur le marché, et en renforçant les plans d'action des États.

2.2 Technologie : Le Comité de la protection de l'environnement en aviation a fait des progrès considérables dans l'élaboration d'une norme relative aux émissions de CO₂ des aéronefs, y compris la recommandation d'un système de mesure qui sera à la base de la norme. Les États-Unis s'engagent à finaliser la norme sur les émissions de CO₂ des aéronefs et pensent qu'elle constituera un important élément de l'approche globale pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les États-Unis s'attachent aussi à stimuler l'introduction de technologies nouvelles et plus efficaces, notamment au moyen de programmes tels que le *Continuous Lower Energy Emissions and Noise Reduction (CLEEN) Program* de la Federal Aviation Administration et le projet *Environmentally Responsible Aviation (ERA) Project* de la NASA. Le programme CLEEN est un partenariat mené en collaboration avec cinq aviateurs pour développer des technologies qui réduiront les émissions et la consommation de carburant, et accélérer l'intégration de ces technologies dans les aéronefs actuels. Lancé en 2010, le projet ERA, d'une durée de six ans, vise à réduire de 50 % la consommation de carburant pour une mission. Les États-Unis encouragent les autres pays à entreprendre des programmes similaires pour stimuler le développement et l'introduction de nouvelles technologies dans le domaine des aéronefs.

2.3 Mesures opérationnelles : Une gestion du trafic aérien améliorée et des mesures opérationnelles sont des éléments clés pour réduire les émissions provenant de l'aviation. Aux États-Unis, nous mettons en œuvre notre plan *Next Generation Air Transportation System* pour restructurer et moderniser notre système de circulation aérienne, ce qui entraînera un certain nombre d'améliorations pour le système de l'aviation, notamment une efficacité accrue et des émissions réduites. Dans le cadre du Plan mondial de navigation aérienne, l'OACI apporte des améliorations à l'échelle du système au moyen des mises à niveau par blocs du système de l'aviation. Tout en reconnaissant que des initiatives visant à améliorer et renforcer les opérations peuvent avoir de nombreux avantages s'ajoutant à ceux qui intéressent l'environnement, il est important de poursuivre les réductions d'émissions associées à ces efforts et de les prendre en compte.

2.4 Carburants alternatifs durables : Le développement et la distribution de carburants alternatifs durables est un autre domaine qui comporte un potentiel de réduction des émissions et dans lequel les États-Unis ont pris des mesures qui méritent d'être signalées. Les États-Unis ont présenté à l'Assemblée une note distincte décrivant certains de leurs travaux récents sur les carburateurs de remplacement durables. L'OACI a joué un rôle complémentaire en facilitant les efforts des États et en partageant les renseignements concernant les meilleures pratiques. Les États-Unis saluent le rôle de soutien que joue constamment l'OACI en aidant les États dans leurs efforts pour le développement et la distribution de carburants alternatifs durables pour l'aviation.

2.5 Mesures fondées sur le marché : Les MBM sont un autre élément complémentaire important à prendre en considération dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation et la réalisation des objectifs de l'OACI. La Résolution A37-19 appelle à évaluer la faisabilité d'un programme MBM mondial, ainsi qu'à élaborer un cadre pour les mesures fondées sur le marché. Les États-Unis, ainsi qu'un certain nombre d'autres pays et d'observateurs, ont appuyé les travaux techniques menés par le Secrétariat de l'OACI pour évaluer la faisabilité d'un programme MBM mondial et considérer les éléments d'un tel cadre. Les États-Unis appuient les résultats des travaux des experts, et en particulier la constatation que des MBM sont techniquement réalisables.

2.5.1 Pour aller de l'avant, les États-Unis estiment nécessaire et approprié de se fonder sur les travaux déjà réalisés et d'œuvrer au développement d'un programme MBM mondial, une recommandation relative à un tel programme étant à formuler par le Conseil lors de la 39^e session de l'Assemblée, en 2016. Les travaux futurs comprendraient notamment l'élaboration d'une approche commune pour le contrôle, le compte rendu et la vérification des émissions, l'établissement de types acceptables de crédits carbone qui seraient éligibles pour se conformer à une mesure fondée sur le marché, et l'élaboration d'approches pour aborder les circonstances spéciales et les capacités respectives.

2.5.2 En ce qui concerne un cadre pour les mesures fondées sur le marché, les États-Unis soutiennent l'adoption d'un tel cadre. Celui-ci devrait donner des orientations aux États et aux régions pour la mise en œuvre de MBM en l'absence d'un programme MBM mondial

2.6 Plans d'action : En 2010, des États ont pris l'engagement volontaire de préparer et soumettre à l'OACI des plans d'action exposant en détail les mesures prises par eux pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et atteindre les objectifs de l'OACI. Les États-Unis ont fortement appuyé l'engagement relatif aux plans d'action et, de même que de nombreux autres États, ils ont soumis leur plan d'action à l'OACI en juin 2012. Les plans d'action constituent un outil efficace pour traiter des incidences de l'aviation sur le climat et progresser vers la réalisation des objectifs de l'OACI. Les États-Unis apportent leur soutien à ce que l'engagement envers les plans d'action soit pris pour base et amélioré, en recommandant que les États soumettent et actualisent leurs plans tous les trois ans à partir de juin 2012 et, afin d'avoir un maximum d'efficacité, que les plans d'action soient rendus publics par les États.

3. CONCLUSION

3.1 Réduire les incidences de l'aviation internationale sur le climat est un élément critique de la réalisation de l'objectif stratégique de l'OACI de protection de l'environnement et de développement durable du transport aérien. Pour atteindre les objectifs de l'OACI et réaliser des réductions des émissions ayant des incidences sur le climat, l'OACI devrait continuer de suivre une approche globale, incluant les efforts pour encourager le développement technologique relatif aux aéronefs, mettre en œuvre des améliorations opérationnelles, mener à bien le développement et l'adoption d'une norme relative aux émissions de CO₂ des aéronefs, développer et distribuer des carburants alternatifs durables, œuvrer à l'élaboration d'un programme MBM mondial pour l'aviation, et renforcer les plans d'action des États.