



**GROUPE SUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET
LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (GIACC)**

QUATRIÈME RÉUNION

MONTRÉAL, 25 – 27 MAI 2009

RÉSUMÉ DES DÉLIBÉRATIONS — 3^e JOURNÉE

Point 4 : Délibérations à propos des tâches identifiées lors des sessions précédentes et conclusion du processus par la production d'un rapport au Conseil

Délibérations à propos du rapport du GIACC : examen complémentaire des projets de recommandations au Conseil de l'OACI

1. Le Groupe reprend l'étude des recommandations au Conseil de l'OACI présentées dans la deuxième section du projet de rapport du GIACC. Plusieurs modifications sont suggérées pour les recommandations 7 à 10, comme indiqué ci-après. Les autres recommandations n'ont pas été examinées, faute de temps.

Recommandation 7 (renumérotée Recommandation 8)

Texte d'origine

Demander aux États contractants de communiquer annuellement à l'OACI, dans un format convenu, des données sur la consommation de carburant et la circulation, en application de l'article 67 de la Convention de Chicago.

En réponse aux suggestions visant à remplacer « demander » par « encourager » et à mentionner une date de début, le Secrétaire du GIACC indique que selon l'article 67 de la Convention de Chicago, il est obligatoire de faire état de ces données. Il est alors suggéré de modifier le paragraphe afin de demander aux États contractants de continuer à faire état de ces données. En réponse à un point soulevé concernant le besoin d'apporter une assistance financière aux pays en développement dans le cadre de la collecte de données destinées à l'OACI, le Vice-Président de la GIACC/4 fait remarquer que la question est traitée dans la recommandation 9.

Recommandation 8 (renumérotée Recommandation 9)Texte d'origine

Demander au CAEP de prêter son concours au Secrétariat de l'OACI pour l'élaboration de méthodologies pratiques, compatibles à l'échelle internationale et reconnues comme solides par les agences appropriées des Nations unies pour calculer et communiquer des données sur les progrès des États dans la réalisation des objectifs ambitieux.

Il est rappelé que les États-Unis ont soumis le document IP/11 sur l'utilisation possible de données radar pour calculer et faire état de données de consommation de carburant. Comme des données radar sont déjà générées, elles pourraient être soumises simplement. Cela éviterait les coûts de la mise en place de nouveaux programmes de collecte de données sur la consommation de carburant et de nouvelles initiatives de modélisation. En réponse au fait que les données radar s'appuient sur des hypothèses et qu'il serait préférable d'utiliser des données réelles, le Président de la GIACC/4 souligne que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) déterminerait la faisabilité d'utiliser de telles données pour calculer la consommation de carburant. Il est suggéré de supprimer l'expression « et reconnues comme solides par les agences appropriées des Nations unies », car l'OACI représente l'agence des Nations unies compétente pour la collecte des données. Il est également suggéré d'ajouter l'adjectif « mondiaux » après les mots « objectifs ambitieux ».

Recommandation 9 (renumérotée Recommandation 10)Texte d'origine

Charger le Secrétariat de l'OACI de continuer à fournir de l'assistance technique aux États en développement en particulier, pour la collecte des données, le suivi et les comptes rendus.

Il est suggéré d'insérer cette recommandation après la recommandation 7, car elles sont liées entre elles. En réponse à la suggestion visant à supprimer les mots « en particulier », le Président de la GIACC/4 souligne que si ce sont les pays en développement qui ont le plus besoin d'aide, une assistance devrait être fournie à tous les États contractants selon les besoins.

Il est alors proposé de modifier le paragraphe comme suit : « Charger le Secrétariat de l'OACI d'améliorer le service d'assistance technique et financière, en particulier pour les pays en développement, conformément au principe de RCMD, pour les aider en matière de collecte, de contrôle et de comptes rendus supplémentaires de données. » Le Groupe de travail souligne à cet égard que les pays en développement ont besoin non seulement d'une assistance technique, mais aussi d'une assistance financière. En réponse à un commentaire du Président du Conseil concernant les ressources financières limitées de l'Organisation, il est souligné qu'il ne s'agit pas nécessairement de demander à l'OACI d'apporter des fonds supplémentaires aux pays en développement, mais plutôt de les aider à passer des accords avec des institutions financières internationales.

Observant que des informations sur la consommation de carburant sont déjà disponibles, comme il s'agit de la dépense principale des transporteurs aériens, le Chef de la Section de l'analyse économique et des bases de données (C/EAD) indique que les exploitants ne verraient pas d'inconvénient à communiquer ces données aux autorités de l'aviation civile. Elle évoque ensuite les ateliers organisés dans les différentes régions pour informer le personnel des autorités de l'aviation civile sur le fonctionnement des formulaires de collecte de données et sur la formation en cours d'emploi qui leur est dispensée, au siège de l'OACI.

Recommandation 10 (renumérotée Recommandation 11)

Texte d'origine

Charger le Secrétariat de l'OACI de poursuivre l'élaboration de l'ensemble de mesures du GIACC, dans lequel les États peuvent choisir, notamment les mesures visant à porter assistance aux pays en développement.

Il est suggéré de modifier ce paragraphe afin de faire référence à un ensemble de mesures comprenant notamment des mesures d'assistance aux pays en développement. Le Chef de la Section de l'environnement (C/ENV), qui est également Secrétaire du CAEP, suggère aussi de fusionner la recommandation 14 (« Charger le Secrétariat de l'OACI et le CAEP d'envisager d'établir les priorités relativement à l'actualisation de la Circulaire 303 ») avec la recommandation 10.

Insertion d'une nouvelle recommandation

Le Président du WG5 suggère d'ajouter après la recommandation 10 la deuxième recommandation du Groupe de travail sur la mise en place d'un processus permettant le développement d'une structure sectorielle mondiale pour les mesures fondées sur le marché, même si elle apparaît déjà dans le Programme d'action. Il suggère également d'intégrer d'autres recommandations du WG5 à la troisième section narrative du rapport du GIACC.

2. Le Groupe décide, vu les contraintes de temps, de réviser les recommandations sur la base des commentaires et suggestions, et de les inclure dans le résumé du Président (qui contiendra également la section narrative du rapport), afin de les réexaminer et de les finaliser durant les deux dernières journées de délibérations informelles. Il est entendu que ces recommandations ne seront pas obligatoires au même titre que le Programme d'action, faute d'adoption par consensus lors de la réunion plénière du GIACC.

Délibérations à propos du rapport du GIACC : examen complémentaire du programme d'action recommandé

3. Le groupe révisé ensuite la version du projet de Programme d'action, préparée par le Président, le Vice-Président, le Secrétaire du GIACC et le Président du Conseil, à la lumière des avis exprimés durant les délibérations de la veille. De nombreuses autres modifications sont suggérées, dont les plus importantes sont reflétées ci-après. Elles sont également synthétisées dans un texte vérifié par le GIACC dans son ensemble et par un petit groupe de rédaction informel, puis adoptées par consensus par le GIACC. Le texte du consensus du Programme d'action figure en Appendice. Il reflète notamment les positions pour lesquelles il existe un consensus, et également celles soutenues par certains membres, mais ne faisant pas l'objet d'un consensus.

Projet de texte refondu du paragraphe 1 (suite à la fusion avec le paragraphe 3)

Le GIACC, qui reconnaît qu'il est extrêmement important de s'attaquer au problème des changements climatiques, a élaboré un plan d'action pour l'aviation internationale et décidé de manière générale que l'OACI et ses États contractants [, et les pays développés en priorité,] doivent s'efforcer de limiter ou réduire l'impact des émissions de gaz à effet de serre imputables à l'aviation civile internationale sur le climat mondial, en prenant en compte les principes de non-discrimination et d'égalité des possibilités dans le cadre du développement de l'aviation internationale tels que

présentés par la Convention de Chicago, ainsi que les principes et clauses de responsabilité commune mais différenciée et de capacités respectives présentées par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto.

Plusieurs membres indiquent qu'il est essentiel de retenir l'expression « et les pays développés en priorité ». Tandis que les pays en développement souhaitent collaborer avec les pays développés pour s'attaquer à l'impact de l'aviation civile internationale sur les changements climatiques, responsabilité commune, la CCNUCC et le Protocole de Kyoto évoquent également une responsabilité différenciée. L'article 2.2 du Protocole de Kyoto, notamment, invite les parties visées à l'Annexe I à travailler, par le truchement de l'OACI, à limiter ou réduire les émissions de leur aviation. Il est souligné que certains États doivent lancer le processus et que ladite expression indique clairement que l'OACI et ses États contractants s'engagent à combattre le problème des émissions de l'aviation.

D'autres membres ne sont pas d'accord pour retenir l'expression « et les pays développés en priorité », estimant qu'elle est redondante car cette idée est déjà intégrée aux principes de non-discrimination et de RCMD. Deux solutions sont suggérées : « et les pays plus ambitieux en priorité » et « et les pays dotés d'un secteur de l'aviation important en priorité ». En réponse au commentaire selon lequel la seconde solution ne peut pas être retenue car certains grands pays en développement sont en train d'adopter des programmes contre les changements climatiques, il est souligné que la première alternative couvre ces pays ambitieux. Certains membres considèrent qu'aucune des deux solutions ne véhicule le même engagement que l'expression « et les pays développés en priorité ».

Certains membres s'opposent au maintien de l'expression « en prenant en compte » et réitèrent qu'ils préfèrent utiliser « reconnaissant », terme utilisé dans la résolution A36-22 de l'Assemblée (Appendice K, paragraphe 3 des considérants, ou « conformément à »).

Projet de texte refondu du paragraphe 2

Malgré les importantes améliorations en matière de rendement du carburant réalisées par le secteur de l'aviation et les incidences de l'actuel ralentissement de l'économie, le GIACC reconnaît que la croissance projetée de la circulation aérienne internationale l'emportera sur les gains réalisés par les améliorations traditionnelles du rendement du carburant, ce qui se traduira par une augmentation moyenne année après année de la consommation totale de carburant. Des mesures supplémentaires sont nécessaires pour combattre les émissions de GES provenant de l'augmentation projetée de la circulation aérienne internationale.

Il est suggéré de supprimer le mot « traditionnelles » car il n'apporte aucune information supplémentaire. Un membre s'oppose à cette suppression, soulignant que les prévisions actuelles sont basées sur des améliorations du rendement du carburant qui peuvent maintenant être identifiées. Elles ne prennent pas en compte les développements à venir. Le Vice-Président de la GIACC/4 suggère de remplacer le mot « traditionnelles » par le mot « actuelles ».

En réponse à la suggestion visant à supprimer les mots « les émissions de GES provenant de », le Président de la GIACC/4 fait remarquer que l'industrie prévoit que d'ici 2050, une grande partie du carburant consommé sera du carburant de remplacement. La suppression des mots indiqués impliquerait que les émissions associées à la consommation de carburant seraient les mêmes qu'autrefois. Elle impliquerait également que le Groupe est intéressé par la restriction de l'augmentation de la circulation aérienne internationale, plutôt que par le problème des émissions.

Projet de texte refondu du paragraphe 3

Le GIACC recommande une stratégie visant un effort pour réaliser les objectifs ambitieux mondiaux.

Le Vice-Président de la GIACC/4 suggère de remplacer « un effort » par « des efforts ».

Projet de texte refondu du paragraphe 4

Le but à court terme pour 2012 convenu par le GIACC correspond à des améliorations du rendement moyen du carburant de la flotte aérienne en service en aviation civile internationale, à un taux de 2 % par année, calculé sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée.

Aucun commentaire n'est exprimé concernant ce paragraphe.

Projet de texte refondu du paragraphe 5

Le GIACC est convenu d'objectifs sous forme de rendement du carburant pour le moyen terme et le long terme. Plus précisément, le Groupe recommande une amélioration annuelle de 2 à 2,5 % pour la période comprise entre 2013 et 2020/2025. À long terme, le GIACC recommande un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 à 3 % par année de 2021/2026 à 2050.

Ce paragraphe est mis à jour pour refléter les recommandations du WG4. Le Groupe de travail s'est mis d'accord pour recommander une fourchette plutôt qu'un pourcentage précis, car cela démontre une ambition plus forte, par opposition au minimum réalisable.

Projet de texte refondu du paragraphe 6

Le GIACC a décidé de retenir 2005 comme année de référence.

Le Président du WG4 rappelle que le Groupe de travail s'est intéressé à une année de référence qui ne correspondrait pas nécessairement à la CCUNCC ni à une autre date, mais qui permettrait de démontrer l'ensemble de la progression pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux volontaires. Deux années de référence ont été proposées (2000 et 2005), mais comme un seul membre a souhaité retenir l'année 2000, il s'est rangé avec le reste du Groupe, qui a décidé de recommander l'année 2005 comme référence. Un membre indique qu'il préfère utiliser l'année 2000 comme référence. Un autre membre réitère que l'année de référence n'est pas pertinente dans le contexte de l'amélioration annuelle du rendement du carburant d'une année sur l'autre. Elle peut toutefois l'être dans le contexte des objectifs à plus long terme.

Projet de texte refondu du paragraphe 7

Ces objectifs sont établis sur la base de prévisions et le GIACC recommande qu'ils soient revus périodiquement à la lumière des progrès scientifiques et technologiques. Pour réaliser ces objectifs, il faudra faire des investissements significatifs dans les innovations technologiques.

Aucun commentaire n'est exprimé concernant ce paragraphe.

Projet de texte refondu du paragraphe 8

En plus des objectifs sous forme de rendement du carburant, le Groupe a examiné des objectifs qui pourraient marquer une ambition plus élevée. Pour le moyen terme, les délibérations ont porté essentiellement sur un objectif de croissance carboneutre d'ici 2020/2025. Pour le long terme, le GIACC a délibéré sur des réductions des émissions de carbone. Il n'y a eu consensus ni dans un cas ni dans l'autre, et le GIACC recommande de poursuivre les travaux tant sur les objectifs à moyen terme que sur les objectifs à long terme.

Aucun commentaire n'est exprimé concernant ce paragraphe.

Proposition d'insertion d'un nouveau paragraphe

Un membre suggère d'ajouter le nouveau paragraphe suivant pour faire référence aux avis de l'IATA : « Le GIACC remarque que l'IATA, qui représente des transporteurs aériens internationaux, s'est engagé à atteindre une croissance neutre en carbone d'ici 2025, ainsi qu'une réduction de 50 % des émissions d'ici 2050. Pour atteindre ces objectifs, l'industrie de l'aviation internationale devra peut-être accéder à la compensation des niveaux de carbone. » Ce paragraphe reconnaîtrait une perspective externe par laquelle l'OACI pourrait être jugée et permettrait de poser les jalons pour prendre volontairement des mesures plus ambitieuses. Il est suggéré de remplacer « à la compensation » par « au marché ». Il est également suggéré que le texte utilisé par l'IATA pour déclarer ses objectifs soit reflété dans le nouveau paragraphe.

Indiquant que les informations fournies par l'IATA sont préliminaires et que ses objectifs sont éloignés de l'OACI, un membre estime que ces données ne devraient pas être insérées dans le Programme d'action. Un autre membre déclare que son insertion défavoriserait les autres associations de l'industrie qui ont fourni des informations au GIACC. Il est suggéré de refléter le nouveau paragraphe proposé dans la section narrative du rapport du GIACC. Estimant que cela semble être un consensus, le Président déclare que ce paragraphe sera réexaminé ultérieurement.

Proposition d'insertion d'un nouveau paragraphe

Il est également suggéré d'ajouter un nouveau paragraphe reflétant le fait que certains membres du GIACC sont d'avis qu'il serait nécessaire et possible d'en arriver à une croissance neutre en carbone à moyen terme.

Projet de texte refondu du paragraphe 9

Aux termes de la stratégie recommandée, les objectifs n'imposeraient pas d'obligations précises aux États. La mesure dans laquelle les États en développement et les États développés devront contribuer à la réalisation des objectifs mondiaux dépendra de leurs circonstances et aptitudes distinctes, ainsi que de leur contribution à la contribution des émissions de GES provenant de l'aviation au CO₂ anthropique dans l'atmosphère.

Il est suggéré de remplacer « aptitudes » par « capacités », de remplacer le second « contribution » par « concentration », de remplacer le membre de phrase « émissions de GES provenant de l'aviation au CO₂ anthropique » par « émissions de GES anthropiques », de remplacer le mot « devront » par « pourront », et d'ajouter l'adjectif « ambitieux » avant l'adjectif « mondiaux ».

Projet de texte refondu du paragraphe 10

Le GIACC recommande que le Conseil adopte un ensemble de mesures élaboré par le GIACC, dans lequel les États peuvent choisir (<http://www.icao.int>), portant sur le développement des technologies liées aux aéronefs, l'amélioration de la gestion de la circulation aérienne et de l'utilisation des infrastructures, l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation, les mesures économiques/fondées sur le marché et les mesures réglementaires. L'ensemble devrait comprendre des mesures visant à faciliter l'accès à l'assistance, en particulier pour les pays en développement.

Il est suggéré de remplacer les mots « devrait comprendre » par le mot « comprend ».

Projet de texte consolidé pour le paragraphe 11

Le GIACC a présenté un premier tableau montrant l'ensemble de mesures, qui peut être développé plus avant par l'entremise de l'OACI. Le GIACC recommande que l'OACI continue d'élaborer et d'actualiser à l'intention des États des orientations sur l'adoption des mesures, y compris celles visant à aider les pays en développement, ainsi qu'en ce qui concerne l'accès à des ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités.

Aucun commentaire n'est exprimé concernant ce paragraphe.

Projet de texte refondu du paragraphe 12

Le GIACC reconnaît qu'il reste des divergences de vues sur l'application des mesures fondées sur le marché par-delà les frontières nationales.

Il est recommandé de fusionner ce paragraphe avec le treizième paragraphe.

Projet de texte refondu du paragraphe 13

Le GIACC recommande que le Conseil de l'OACI établisse un processus pour élaborer une structure sectorielle mondiale en vue de l'application à l'aviation internationale de mesures fondées sur le marché, qui tiendra compte des conclusions de la réunion de haut niveau et des résultats de la COP15 de la CCNUCC, et qu'il s'efforce d'en accélérer la réalisation.

Il est suggéré de remplacer ce paragraphe par le texte suivant, afin de refléter l'existence d'objectifs plus ambitieux, le fait que certains États contractants souhaitent peut-être participer plus activement à la réalisation de ces objectifs, et le rôle utile que l'OACI peut jouer pour développer une structure permettant de guider ces efforts volontaires : « Le GIACC note que certains États contractants peuvent choisir d'aider l'industrie à atteindre les objectifs de croissance neutre en carbone présentés, ainsi que les objectifs absolus de réduction des émissions en mettant en place des mesures fondées sur le marché. Le GIACC recommande que l'OACI élabore une structure de mesures fondées sur le marché s'appliquant à l'aviation internationale afin de guider ces efforts volontaires. »

Rappelant qu'il a été décidé de faire référence aux ambitions de l'industrie dans la section narrative du rapport du GIACC, un membre indique que le paragraphe 13 devrait être conservé tel quel. Un autre membre estime que les paragraphes 12 et 13 devraient être supprimés, car l'application des questions fondées sur le marché n'a pas été approuvée par le Groupe. S'opposant à la suppression de ces deux paragraphes, un membre souligne le besoin de poursuivre la réflexion sur les mesures fondées sur le marché. Le paragraphe 13 implique que ce travail doit commencer sans plus attendre, mais qu'il doit

prendre en compte les délibérations de la réunion de haut niveau et de la COP15. L'interruption de ce travail risquerait de retarder le processus.

Un autre membre suggère une alternative, partant du principe que les deux paragraphes seront fusionnés. Il propose de modifier le paragraphe 13 comme suit : « Le GIACC recommande que le Conseil de l'OACI étudie plus en détail l'application à l'aviation internationale de mesures fondées sur le marché, en prenant en compte les conclusions de la réunion de haut niveau et les résultats de la COP15 de la CCNUCC, et s'efforçant d'en accélérer la réalisation. »

Le Président du WG5 s'oppose à la suppression du paragraphe 12, soulignant qu'il affirme uniquement qu'aucun accord n'a été atteint quant à l'application de mesures fondées sur le marché par-delà les frontières nationales. Il suggère ensuite de supprimer le mot « sectorielle » et d'ajouter l'expression « sous la forme de directives de l'OACI » après le mot « mondiale », au paragraphe 13, afin de préciser que les mesures fondées sur le marché ne seraient pas imposées aux États et que l'OACI proposerait des directives, pour que les États intéressés par la mise en place de telles mesures puissent le faire correctement. Le Président du WG5 suggère en outre de remplacer les mots « étudie plus en détail » par l'expression « introduise un processus pour étudier ».

Un membre propose le compromis suivant pour le paragraphe 13 : « Le GIACC recommande que le Conseil de l'OACI étudie plus en détail l'application à l'aviation internationale de mesures fondées sur le marché, notamment le développement d'une structure mondiale basée sur des directives de l'OACI, en prenant en compte les conclusions de la réunion de haut niveau et les résultats de la COP15 de la CCNUCC, et en s'efforçant d'en accélérer la réalisation. »

Projet de texte refondu du paragraphe 14

Le GIACC recommande au Conseil de l'OACI de s'assurer que, dans une telle structure sectorielle, les importantes questions relatives à la mise en œuvre des mesures fondées sur le marché soient réglées comme il convient, et en particulier a) que les principes de non-discrimination et d'égalité des possibilités prévus dans la Convention de Chicago soient pleinement pris en compte ; b) que les circonstances et capacités distinctes de chaque État et de chaque région soient pleinement prises en compte ; c) que seules les mesures les plus efficaces et les plus efficaces soient retenues ; d) que le respect du régime par l'industrie soit facilité ; e) que les mesures fondées sur le marché puissent être coordonnées et ne fassent pas double emploi ; et f) que les questions du domaine d'application géographique soient prises en compte.

Il est suggéré de supprimer le mot « sectorielle ». Il est également suggéré de supprimer le paragraphe car il est incohérent avec la proposition de modification du paragraphe 13. Enfin, il est suggéré de le déplacer dans la section contenant les recommandations du GIACC ou dans la section narrative.

Projet de texte refondu du paragraphe 15

Le GIACC recommande au Conseil d'encourager chaque État à élaborer et à publier des plans d'action concernant l'approche qu'il propose, et à déposer ces plans auprès de l'OACI.

Rappelant sa proposition antérieure, qui consistait à faire référence à un seuil minimal au-delà duquel la publication de tels plans d'action s'imposerait afin d'établir une distinction entre les États possédant un secteur de l'aviation important, qui devraient déposer leurs plans d'action auprès de l'OACI, et les États dont ce secteur est moins développé et qui ne seraient pas tenus d'en faire autant, la Co-Présidente du WG4 souligne que le concept de plans d'action *de minimis* devrait être retenu, même si aucun pourcentage seuil n'est spécifié. Le Président de la GIACC/4 indique que le Groupe se penchera sur cette question ultérieurement.

Projet de texte refondu du paragraphe 16

Le GIACC recommande que le Conseil charge le Secrétariat d'élaborer et de mettre en œuvre un mécanisme en application de l'article 67 de la Convention pour recueillir annuellement auprès des États des données de contrôle et de mise en œuvre permettant de mesurer et d'évaluer les progrès réalisés pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux.

Un membre suggère de supprimer ce paragraphe, qui est déjà visé dans la recommandation 6.

Projet de texte refondu du paragraphe 17

Le GIACC recommande aussi que le Conseil s'efforce d'élaborer des approches visant à assurer aux pays en développement en particulier une assistance technique pour le processus de compte rendu.

Un membre suggère de supprimer aussi ce paragraphe, qui est déjà visé dans la recommandation 9. Un autre membre réitère qu'il propose de modifier le paragraphe pour faire référence à l'apport d'une assistance technique, mais également financière. Il souhaite également supprimer les mots « en particulier ». Le Président fait remarquer qu'il a été décidé de conserver les mots « en particulier ».

Projet de texte refondu du paragraphe 18

Le GIACC recommande aussi que le Conseil s'efforce d'élaborer une norme relative au CO₂ pour les nouveaux aéronefs.

Il est suggéré de supprimer ce paragraphe en raison de son caractère technique, et parce qu'il est déjà visé dans la recommandation 3. D'autres membres estiment qu'il serait souhaitable de le conserver dans le Programme d'action, étant donné son importance. Soulignant que ce paragraphe doit s'aligner avec la recommandation 3, un membre suggère de le modifier pour qu'il fasse référence à l'élaboration rapide d'une norme relative au CO₂. Il est également suggéré de faire référence aux « nouveaux types d'aéronefs » plutôt qu'aux « nouveaux aéronefs ».

Projet de texte refondu du paragraphe 19

L'OACI devrait rendre compte à l'Assemblée sur une base triennale des progrès cumulatifs réalisés par les États au niveau mondial.

Aucun commentaire n'est exprimé concernant ce paragraphe.

4. Le GIACC prend connaissance du rapport d'un petit groupe de rédaction informel sur le résultat de ses délibérations. Le groupe de rédaction suggère l'inclusion des quatre nouveaux paragraphes suivants :

- 1) Le GIACC est convenu que ses décisions ne devraient pas préjuger des résultats des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto.
- 2) Le GIACC reconnaît l'importance critique de s'attaquer au problème des changements climatiques et reconnaît ainsi la nécessité de s'efforcer de trouver des moyens pour limiter ou réduire les incidences sur le climat mondial des émissions de gaz à effet de serre attribuables à l'aviation civile internationale.
- 3) a) Le GIACC reconnaît également les principes et dispositions en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les États

développés prenant les devants dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto. ou

- b) Le GIACC reconnaît également que les actions entreprises pour s'attaquer au problème des changements climatiques doivent respecter les principes de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto, notamment le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les États développés prenant les devants.
- 4) Le GIACC reconnaît que le Programme d'action ne répond pas aux engagements au titre de l'article 2.2 du Protocole de Kyoto.

5. Le groupe de rédaction accepte les alinéas 1), 2) et 4), sous réserve que l'ensemble soit approuvé. Un choix reste à faire entre les deux formulations de l'alinéa 3).

6. Le GIACC examine ensuite une version modifiée du projet de Programme d'action, afin d'identifier les éléments pour lesquels il existe un consensus et ceux à propos desquels une décision doit être prise. En réponse aux requêtes de M. M.A. Jamjoom (Arabie Saoudite) et de Mme N. Lobue (États-Unis), le Président accepte que leurs conseillers participent directement aux délibérations du Groupe.

7. Après des délibérations informelles au sujet des éléments n'ayant pas été adoptés par consensus, le Groupe adopte par consensus un texte révisé pour le projet de Programme d'action (présenté en Appendice).

Point 1 de l'ordre du jour : Questions administratives

Examen de la production du rapport du GIACC

8. Le Secrétaire du GIACC indique que conformément à ce qui a été décidé, les participants recevront par courrier électronique un exemplaire du rapport final. Ils pourront alors annoter les sections non adoptées par consensus et ne reflétant pas fidèlement les délibérations, jusqu'au 3 juin 2009 à midi (heure de Montréal).

Clôture de la réunion

9. Remerciant les participants de leur coopération, le Président de la GIACC/4 indique que c'était pour lui un plaisir de présider la quatrième et dernière réunion du GIACC. Le Vice-Président remercie le Secrétaire du GIACC, ainsi que l'ensemble du Secrétariat, de leurs efforts.

10. Le Président du Conseil souligne que le GIACC a facilité son travail au Conseil en arrivant à un consensus sur tous les points du Programme d'action recommandé. Soulignant qu'il s'agit là d'un premier pas dans le cadre d'un processus long, il indique que le Programme d'action sera présenté au Conseil, à la réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques en octobre 2009, à la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP15) de la CCNUCC en décembre 2009 et à l'Assemblée de l'OACI à l'automne 2010. En conclusion, le Président du Conseil remercie les Présidents et Vice-Présidents successifs des quatre réunions du GIACC pour leur dévouement, ainsi que les participants pour leur coopération.

APPENDICE

PROGRAMME D'ACTION DU GIACC

Ce Programme d'action est adopté par consensus du GIACC

1. Le GIACC reconnaît l'importance critique de s'attaquer au problème des changements climatiques, mais aussi la nécessité de s'efforcer de trouver des moyens pour limiter ou réduire les incidences sur le climat mondial des émissions de gaz à effet de serre attribuables à l'aviation civile internationale.
2. Le GIACC convient que ses décisions ne doivent pas préjuger des résultats des négociations dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto.
3. Le GIACC reconnaît les principes et dispositions en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les États développés prenant les devants dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto.
4. Le GIACC reconnaît les principes de non-discrimination et d'égalité des possibilités dans le cadre du développement de l'aviation internationale, tels que présentés lors de la Convention de Chicago.
5. Même si aucun consensus n'existe en la matière, certains membres du GIACC estiment que le Programme d'action ne traite pas des engagements visés à l'article 2.2 du Protocole de Kyoto.
6. Malgré les importantes améliorations en matière de rendement du carburant réalisées par le secteur de l'aviation et les incidences de l'actuel ralentissement de l'économie, le GIACC reconnaît que la croissance projetée de la circulation aérienne internationale l'emportera sur les gains réalisés par les améliorations du rendement du carburant, ce qui se traduira par une augmentation moyenne année après année de la consommation totale de carburant.
7. Le GIACC recommande une stratégie afin de réaliser des efforts pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux.
8. Le but à court terme pour 2012 convenu par le GIACC correspond à des améliorations du rendement moyen du carburant de la flotte aérienne en service en aviation civile internationale, à un taux de 2 % par année, calculé sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée.
9. Le GIACC est convenu d'objectifs sous forme de rendement du carburant pour le moyen terme et le long terme. Le Groupe recommande notamment une amélioration annuelle de plus de 2 % pour le moyen terme, jusqu'en 2020. À long terme, le GIACC recommande un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050.
10. Ces objectifs sont établis sur la base de prévisions et le GIACC recommande qu'ils soient revus périodiquement à la lumière des progrès scientifiques et technologiques. Pour réaliser ces objectifs, il faudra faire des investissements significatifs dans les innovations technologiques.

11. En plus des objectifs sous forme de rendement du carburant, le Groupe a examiné des objectifs qui pourraient marquer une ambition plus élevée. Pour le moyen terme, les délibérations ont porté essentiellement sur un objectif de croissance carboneutre d'ici 2020. Pour le long terme, le GIACC a délibéré sur des réductions des émissions de carbone. Il n'y a eu consensus ni dans un cas ni dans l'autre, et le GIACC recommande de poursuivre les travaux, tant sur les objectifs à moyen terme que sur les objectifs à long terme.
12. Même s'il n'y a pas eu consensus, certains membres du GIACC sont d'avis qu'il serait nécessaire et possible d'en arriver à une croissance carboneutre à moyen terme, par rapport à l'année de référence 2005, et de réduire considérablement les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale à long terme.
13. Aux termes de la stratégie recommandée, les objectifs n'imposeraient pas d'obligations précises aux États. La mesure dans laquelle les États en développement et les États développés pourront contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux dépendra de leurs circonstances et capacités distinctes, ainsi que de leur contribution à la concentration des émissions de GES provenant de l'aviation dans l'atmosphère.
14. Le GIACC recommande que le Conseil adopte un ensemble de mesures élaborées par le GIACC, dans lequel les États peuvent choisir (<http://www.icao.int/>), portant sur le développement des technologies liées aux aéronefs, l'amélioration de la gestion de la circulation aérienne et de l'utilisation des infrastructures, l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation, les mesures économiques/fondées sur le marché et les mesures réglementaires. L'ensemble comprend des mesures visant à faciliter l'accès à l'assistance, en particulier pour les pays en développement.
15. Le GIACC a présenté un premier tableau montrant l'ensemble de mesures, qui peut être développé plus avant par l'entremise de l'OACI. Le GIACC recommande que l'OACI continue d'élaborer et d'actualiser à l'intention des États des orientations sur l'adoption des mesures, y compris celles visant à aider les pays en développement, ainsi qu'en ce qui concerne l'accès à des ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités.
16. Le GIACC reconnaît qu'il reste des divergences de vues sur l'application des mesures fondées sur le marché par-delà les frontières nationales. Le GIACC recommande que le Conseil de l'OACI établisse un processus pour élaborer une structure en vue de l'application à l'aviation internationale de mesures fondées sur le marché, qui tiendra compte des conclusions de la réunion de haut niveau et des résultats de la COP15 de la CCNUCC, et qu'il s'efforce d'en accélérer la réalisation.
17. Le GIACC recommande au Conseil d'encourager chaque État à élaborer et à publier des plans d'action concernant l'approche qu'il propose, et à déposer ces plans auprès de l'OACI.
18. Le GIACC recommande que le Conseil charge le Secrétariat d'élaborer et de mettre en œuvre un mécanisme en application de l'article 67 de la Convention pour recueillir annuellement auprès des États des données sur la circulation aérienne et la consommation de carburant.

19. Le GIACC recommande également que le Conseil élabore des approches visant à assurer une assistance technique et financière aux pays en développement pour le processus de compte rendu.
20. Le GIACC recommande aussi que le Conseil s'efforce d'élaborer une norme relative au CO2 pour les nouveaux types d'aéronefs.
21. L'OACI devrait rendre compte à l'Assemblée sur une base triennale des progrès cumulatifs réalisés par les États au niveau mondial.

— FIN —