



RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Montréal, 7 – 9 octobre 2009

RÉSUMÉ DES DÉLIBÉRATIONS

(Note présentée par le Secrétariat)

Ouverture de la réunion

1. Le Président du Conseil, M. Roberto Kobeh González, ouvre la réunion de haut niveau. Dans son allocution, le Président insiste sur le fait que la réunion doit marquer le leadership de l'OACI dans son examen du programme d'action élaboré par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) et dans ses recommandations de mesures supplémentaires nécessaires pour s'attaquer aux émissions de l'aviation internationale en vue de présenter des propositions concrètes à la COP15 de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), en décembre 2009.

Élection du président et du vice-président de la réunion

2. Sur proposition de l'Arabie saoudite, appuyée par l'Afrique du Sud, le Mexique, l'Égypte, le Qatar et l'Équateur, M. Yap Ong Heng, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de Singapour, et M. Valery M. Okulov, Ministre adjoint des transports de la Fédération de Russie sont respectivement élus président et vice-président de la réunion.

Secrétariat

3. La réunion note que le Secrétaire général, M. R. Benjamin, assurera les fonctions de secrétaire de la réunion, avec pour conseillers M^{me} F. Odutola (D/ATB) et M. J. Begin (C/CRC), et que M^{me} J. Hupe (C/ENV, ATB), remplira les fonctions de secrétaire adjoint. Un certain nombre d'autres cadres supérieurs participeront aussi et les pleines ressources du Secrétariat seront à la disposition de la réunion.

Point 1 : Objectifs ambitieux et options de mise en œuvre

4. La réunion examine les notes HLM-ENV/09-WP/3 (Décision du Conseil sur les travaux du GIACC), HLM-ENV/09-WP/4 (Rapport du GIACC) et HLM-ENV/09-WP/5 (Objectifs ambitieux et options de mise en œuvre) présentées par le Secrétariat, ainsi que des notes de travail corrélatives présentées par la Suède au nom de l'Union européenne (UE) et des États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) (HLM-ENV/09-WP/14), par le Canada, le Mexique et les États-Unis (HLM-ENV/09-WP/25), par l'Australie (HLM-ENV/09-WP/21), par les Émirats arabes unis (HLM-ENV/09-WP/24), par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation

Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) (HLM-ENV/09-WP/19), par le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) (HLM-ENV/09-WP/22), ainsi que quatre notes d'information présentées par le Secrétariat.

5. Tous les intervenants sont reconnaissants des travaux du GIACC et appuient la décision du Conseil de l'OACI. Ils reconnaissent que le Programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques constitue une première étape positive dans les efforts de l'OACI pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale. Ils reconnaissent aussi la nécessité pour le secteur aéronautique de continuer à se développer de façon durable.

6. Il y a soutien général au maintien du leadership de l'OACI et à la nécessité pour celle-ci de contribuer concrètement au processus de la CCNUCC et à la COP15 concernant la manière de lutter contre l'incidence de l'aviation internationale sur le climat. Il est aussi indiqué qu'étant donné la croissance prévue du secteur au fil des décennies à venir, les objectifs ambitieux d'une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année, recommandés par le GIACC, n'amèneraient pas de réductions absolues des émissions de CO₂ à long terme.

7. Certains États soulignent que des objectifs plus ambitieux à moyen et à long terme concernant les réductions des émissions de l'aviation internationale seront nécessaires pour lutter contre la croissance prévue des émissions de gaz à effet de serre provenant de ce secteur. Les propositions de certains États concernant des objectifs plus ambitieux prévoient :

- a) pour le moyen terme : une croissance carboneutre d'ici 2020 (avec 2005 comme base de référence) et une réduction des émissions d'ici 2020 au-dessous de la ligne de référence de 2005, avec comme objectif secondaire une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année pour entre 2013 et 2020, grâce à des contributions technologiques et opérationnelles ;
- b) pour le long terme : des réductions des émissions d'ici 2050, y compris une réduction de 50 % comparativement aux niveaux de 2005, et une réduction absolue des émissions conformément à la cible selon laquelle la température moyenne mondiale ne devrait pas augmenter de plus de 2 % par rapport aux niveaux préindustriels.

8. L'industrie aéronautique propose d'adopter les objectifs collectifs qu'elle a recommandés, notamment une amélioration de l'efficacité en matière de CO₂ de 1,5 % par année jusqu'à 2020, une croissance carboneutre à compter de 2020 et, pour le long terme, une réduction de 50 % en 2050 par rapport aux niveaux de 2005.

9. Certains participants sont d'avis qu'il sera difficile de convenir d'objectifs plus ambitieux à la présente réunion. Ils indiquent qu'à la lumière du mandat fixé par la Résolution A36-22, Appendice K, de l'Assemblée et compte tenu du principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives formulé par la CCNUCC, la position de consensus élaborée par le GIACC concernant des objectifs de rendement du carburant à court, moyen et long terme devrait être maintenue. D'autres participants proposent qu'un processus soit établi pour élaborer des propositions concernant des objectifs futurs plus ambitieux dans le but de finaliser la position de l'OACI à la 37^e session de l'Assemblée, en 2010, en tenant compte des résultats de la COP15.

10. Appuyé par plusieurs États, l'IBAC propose que l'OACI envisage d'élaborer des mesures autres que le volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée, qui pourraient être utilisées pour définir des objectifs de rendement du carburant pour les petits exploitants.

11. Pour faciliter la suite des délibérations sur les objectifs ambitieux, le président institue un groupe informel qu'il dirigera. Ce groupe se compose de représentants de 18 États. Le président informe la réunion que toutes recommandations du groupe informel seront présentées en plénière pour examen par la réunion.

Point 2 : Stratégies et mesures proposées pour réduire les émissions

12. La réunion examine les notes HLM-ENV/09-WP/6 (Stratégies et mesures proposées pour réduire les émissions), HLM-ENV/09-WP/7 (Moyens techniques et opérationnels pour réduire les émissions), HLM-ENV/09-WP/8 (Instruments fondés sur le marché et changements climatiques) et HLM-ENV/09-WP/9 (Carburants de remplacement pour l'aviation) présentées par le Secrétariat, ainsi que des notes de travail corrélatives de la Suède au nom de l'UE et des États membres de la CEAC (HLM-ENV/09-WP/15), du Nigéria au nom des États africains (HLM-ENV/09-WP/28), de l'Égypte (HLM-ENV/09-WP/20), des Émirats arabes unis (HLM-ENV/09-WP/23), de l'Inde (HLM-ENV/09-WP/26), de l'OMT (HLM-ENV/09-WP/13) et de l'OMI (HLM-ENV/09-WP/27).

13. Il y a entente générale sur le fait que l'OACI devrait continuer de jouer un rôle de chef de file pour toutes les questions liées à l'aviation internationale et aux changements climatiques. Il y a aussi entente générale sur le fait qu'une approche complète sera nécessaire pour réduire les émissions provenant de l'aviation. Il y a un large appui pour que l'OACI continue d'établir un train de mesures, notamment en ce qui concerne les mesures visant à fournir une assistance aux pays en développement, de définir un processus afin d'élaborer un cadre pour les mesures fondées sur le marché en aviation internationale et de faciliter la mise au point et l'emploi de carburants d'aviation alternatifs.

14. Les délibérations sur l'application de mesures fondées sur le marché reflètent les vues divergentes formulées durant les délibérations du GIACC. De nombreux États réitèrent la nécessité pour l'OACI d'entreprendre les démarches nécessaires en vue d'élaborer un cadre pour des mesures fondées sur le marché, en s'appuyant sur les résultats de la présente réunion et de la COP15. Plusieurs États proposent des questions particulières à prendre en compte dans l'élaboration d'un tel cadre, notamment :

- a) évaluer la contribution potentielle des mesures fondées sur le marché à des efforts de réduction prévue des émissions à l'échelle mondiale pour le secteur de l'aviation internationale ;
- b) déterminer comment le secteur de l'aviation internationale pourrait avoir accès à des mesures fondées sur le marché ;
- c) déterminer le potentiel de production de ressources grâce à l'utilisation de mesures fondées sur le marché ;
- d) déterminer comment toutes ressources de ce type pourraient être utilisées au mieux en tenant compte des besoins des différents États et des besoins spécifiques des activités d'atténuation et d'adaptation.

15. Plusieurs participants notent que toute stratégie visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale devrait tenir compte des principes pertinents de la Convention de Chicago et de la CCNUCC. Ils appuient aussi le point de vue selon lequel la bonne application des mesures dépend des circonstances nationales spécifiques, des besoins et des capacités en matière de technologie et de la fourniture des ressources financières suffisantes.

16. Les participants reconnaissent le rôle potentiel que des carburants alternatifs peuvent jouer dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation. Il est noté que l'utilisation de carburants alternatifs est liée aux circonstances nationales spécifiques. Les participants notent qu'une Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement aura lieu à Rio de Janeiro en novembre 2009. Les résultats de cette conférence devraient aussi être portés à l'attention de la CCNUCC.

Point 3 : Moyens de mesurer les progrès

17. La réunion examine la note HLM-ENV/09-WP/10 (Moyens de mesurer les progrès) présentée par le Secrétariat, ainsi qu'une note de travail corrélative présentée par la Suède au nom de l'UE et des États membres de la CEAC (HLM-ENV/09-WP/16).

18. De l'avis général, l'OACI devrait prendre les devants au sujet de l'établissement d'un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale.

19. Dans l'optique de la décision du Conseil, il est reconnu qu'il faut apporter une assistance financière et technique aux États en développement pour assurer le processus de compte rendu et que l'OACI pourra jouer à cet égard un rôle important.

20. Il y a aussi accord sur l'importance de ce que les États appuient l'OACI en lui fournissant des données sur le trafic et la consommation de carburant au titre de l'article 67 de la Convention de Chicago, comme l'a recommandé le GIACC et en renforçant ses capacités de modélisation.

21. La réunion admet qu'il est nécessaire que le Conseil étudie plus avant un système de compte rendu qui n'impose pas de fardeau supplémentaire et qui soit cohérent avec les exigences de compte rendu de la CCNUCC notamment.

22. Au sujet de la décision du Conseil sur les plans d'action des États, la majorité des participants expriment l'opinion que l'OACI devrait élaborer dès que possible les orientations nécessaires à l'intention des États et envisager une dérogation de minimis pour éviter d'imposer une charge administrative inutile à des États qui n'ont pas une activité importante en aviation internationale.

Point 4 : Ressources financières et humaines

23. La réunion examine la note HLM-ENV/09-WP/11 (Ressources financières et humaines) présentée par le Secrétariat ainsi qu'une note de travail corrélative présentée par la Suède au nom de l'UE et des États membres de la CEAC (HLM-ENV/09-WP/17).

24. Il y a entente générale sur le fait que pour avancer dans la mise en œuvre de la recommandation du GIACC concernant les ressources financières et humaines, dont il est question dans la note HLM-ENV/09-WP/11, il faut que l'OACI assure les fonctions de facilitateur pour aider les États qui en ont besoin à avoir accès à des ressources financières et coopère à cet égard avec d'autres institutions.

25. Certains délégués sont d’avis que dans un accord futur sur les changements climatiques les mesures fondées sur le marché pour l’aviation internationale peuvent jouer un rôle significatif pour ce qui est de générer des ressources financières pour les États en développement. D’autres délégués sont d’avis que le degré d’assistance aux États en développement en termes de ressources financières, de transfert de technologies et de renforcement des capacités déterminera dans une large mesure le degré de mise en œuvre des plans d’action et la réalisation des objectifs par les États en développement.

26. Concernant le soutien financier des États aux activités de l’Organisation en matière d’environnement, tous les États reconnaissent la nécessité de ressources suffisantes pour appuyer lesdites activités entreprises par l’OACI dans l’exécution du rôle de chef de file qui est attendu d’elle dans ce domaine. La réunion reconnaît qu’il est important que les États membres contribuent à des fonds volontaires environnementaux pour appuyer les activités liées à l’environnement, et qu’une priorité adéquate devrait être accordée à ces activités dans le prochain Budget-Programme de l’OACI.

— FIN —