



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

**Montréal, 7 – 9 octobre 2009**

### **RÉSUMÉ DES DÉCISIONS**

**7 octobre 2009**

**(Séance de la matinée)**

#### **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<sup>me</sup> F. Odutola (D/ATB) et M. J. Begin (C/CRC), et que M<sup>me</sup> 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 croître 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 que les objectifs ambitieux d'une amélioration de 2 % du rendement du carburant, recommandés par le GIACC, ne réduiront pas les émissions absolues de CO<sub>2</sub> de l'aviation.

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 et de l'industrie aéronautique concernant des objectifs plus ambitieux prévoient un objectif à moyen terme pour une croissance carboneutre d'ici 2020 (avec 2005 comme base de référence), des réductions absolues des émissions d'ici 2020 par rapport aux niveaux de 2005, ainsi que des objectifs à long terme de réduction de 50 % des émissions d'ici 2050 et de réduction absolue des émissions conformément à la cible selon laquelle la température moyenne mondiale ne devrait pas augmenter de plus de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels.

8. 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 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<sup>e</sup> session de l'Assemblée, en 2010, en tenant compte des résultats de la COP15.

9. 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.

## CONCLUSIONS<sup>1</sup>

10. La réunion conclut :

- a) que le Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, recommandé par le GIACC et accepté par le Conseil de

---

<sup>1</sup> Les conclusions et recommandations concernant le niveau d'ambition et la réalisation des objectifs ambitieux feront l'objet d'un rapport ultérieur dans le courant de la réunion.

l'OACI, constitue la base d'un cadre mondial pour réduire les incidences de l'aviation internationale sur le climat ;

- b) que le secteur de l'aviation internationale doit contribuer aux efforts mondiaux pour combattre les changements climatiques, en tenant compte de sa part de responsabilité ;
- c) que l'industrie aéronautique a pris des mesures très proactives en proposant des cibles de réduction des émissions pour le secteur, à savoir les objectifs de l'IATA de croissance carboneutre d'ici 2020 et d'une réduction de 50 % des émissions d'ici 2050 ;
- d) que les objectifs ambitieux adoptés par le Conseil en vue d'une amélioration annuelle sous forme de rendement du carburant en aviation civile internationale de 2 % pour le court, le moyen et le long terme, d'ici 2012, 2020 et 2050 respectivement ne réduiront pas les émissions absolues de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation.

— FIN —