



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)

Point 5 : Examen du Programme d'action pour l'aviation internationale et les changements climatiques et recommandations à la COP15

1. Le groupe informel institué pour aider le président en ce qui concerne les objectifs ambitieux, au titre du point 1 de l'ordre du jour, a entrepris des délibérations sous la direction du président concernant un projet de Déclaration de la HLM-ENV. Les membres du groupe informel ont élaboré un projet de Déclaration ainsi que des recommandations corrélatives concernant la suite des travaux du Conseil de l'OACI, pour examen par la HLM-ENV.

2. À l'issue des délibérations du groupe informel, le président a présenté durant la séance plénière de clôture la note HLM-ENV/09-WP/12 (Révision 1), intitulée « Éléments de la position de l'OACI à présenter à la COP15 », qui contenait un projet de Déclaration à l'intention de la HLM-ENV ainsi que des recommandations pour la suite des travaux du Conseil de l'OACI. Le président a lu un amendement proposé de la note WP/12 et invité la HLM-ENV à approuver le projet de Déclaration et les recommandations amendées. Après délibération, la HLM-ENV a approuvé le projet de Déclaration et les recommandations amendées (HLM-ENV/09-WP/12-Révision 2). La HLM-ENV est aussi convenue que la Déclaration et les recommandations approuvées seraient présentées au Conseil de l'OACI pour examen, en vue de servir de base à l'apport de l'OACI dans les négociations en cours sous l'égide de la CCNUCC.

3. La Déclaration et les recommandations approuvées par la HLM-ENV figurent respectivement dans les Appendices A et B ci-joints.

APPENDICE A

DÉCLARATION APPROUVÉE PAR LA RÉUNION HLM-ENV

La Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques organisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui s'est tenue au siège de l'Organisation, à Montréal, du 7 au 9 octobre 2009, et à laquelle ont assisté des ministres et des fonctionnaires de haut niveau représentant [xxx] États et [yyy] organisations internationales :

Considérant qu'à sa 36^e session, l'Assemblée de l'OACI a demandé au Conseil d'organiser une réunion de haut niveau pour examiner le Programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques recommandé par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques, en tenant compte de la tenue, en décembre 2009, de la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP15) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC),

Accueillant avec satisfaction la décision du Conseil de l'OACI d'accepter sans réserve le Programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques, qui comprend des objectifs ambitieux mondiaux en matière de rendement du carburant, un ensemble de mesures et les moyens de mesurer les progrès réalisés, comme première étape importante dans les travaux des États contractants de l'OACI pour combattre les émissions de gaz à effet de serre (GES) produites par l'aviation internationale,

Réaffirmant que l'OACI est l'institution chef de file des Nations Unies pour les questions relatives à l'aviation civile internationale et *soulignant* son engagement à jouer sans relâche un rôle de premier plan dans les questions de l'aviation civile internationale liées à l'environnement,

Reconnaissant 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,

Reconnaissant aussi les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

Soulignant de nouveau le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable,

Constatant qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 % du total mondial des émissions de CO₂, continueront à augmenter en raison du développement soutenu du secteur,

Reconnaissant que le secteur de l'aviation internationale doit faire sa part pour affronter le défi mondial des changements climatiques, notamment en contribuant à la réduction des émissions mondiales de GES,

Notant l'opinion scientifique selon laquelle l'augmentation de la température moyenne mondiale au-dessus des niveaux préindustriels ne devrait pas dépasser 2 °C,

Notant les efforts constants du secteur pour réduire au minimum l'incidence de l'aviation sur les changements climatiques, ainsi que l'amélioration du rendement du carburant réalisée au cours des 40 dernières années, le rendement du carburant par passager-kilomètre des aéronefs actuels étant de 70 % supérieur,

Affirmant que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et notant les engagements collectifs annoncés par l'ACI, la CANSO, l'IATA et l'ICCAIA au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO₂ de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 pour en arriver, en 2050, à une réduction de 50 % de ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

Reconnaissant que les États font face à des circonstances différentes, qu'ils n'ont pas tous les mêmes capacités pour relever les défis posés par les changements climatiques et qu'il est indispensable de leur fournir le soutien nécessaire, particulièrement aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

Reconnaissant qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant permette d'atteindre le niveau de réduction nécessaire pour stabiliser puis réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques, et qu'il faudra envisager des objectifs plus ambitieux pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

Déclare :

1. qu'elle approuve le Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques accepté par le Conseil de l'OACI ;

2. que, dans leurs efforts pour mettre en œuvre le Programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques, les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser, à moyen terme, une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et, à long terme, un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;

3. que, tenant compte des résultats pertinents de la quinzième Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et reconnaissant que la présente déclaration ne préjuge pas des résultats de ces négociations, l'OACI et ses États contractants, ainsi que les organisations compétentes, continueront aussi à travailler de concert pour poursuivre des travaux sur des objectifs à moyen et long terme, consistant à étudier la possibilité de se fixer des objectifs plus ambitieux, notamment la croissance neutre en carbone et les réductions des émissions, en tenant compte des engagements collectifs annoncés par l'ACI, la CANSO, l'IATA et l'IACCIA au nom de l'industrie du transport aérien international, des circonstances spéciales et des capacités respectives des pays en développement et de la croissance continue de l'industrie de l'aviation internationale pour établir un processus à soumettre à l'examen de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI ;

4. Pareilles améliorations du rendement du carburant ou d'autres objectifs ambitieux de réduction des émissions n'imposeraient pas des obligations précises aux États. La mesure dans laquelle les États en développement et les États développés contribueront à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux dépendra de leurs circonstances et capacités distinctes, ainsi que de la concentration d'émissions de GES dans l'atmosphère qui leur est imputable ;

5. L'OACI établira pour l'aviation internationale un mécanisme de formulation d'un cadre de mesures fondées sur le marché en tenant compte des conclusions de la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques et des résultats de la Réunion COP/15 de la CCNUCC ainsi que des résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI et de leurs appendices, afin de mener promptement ce mécanisme à bonne fin ;

6. Dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés dans la mise en œuvre de mesures dans le secteur, l'OACI rendra compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, en se fondant sur les renseignements approuvés par ses États contractants ;

7. Les États sont encouragés à soumettre leurs plans d'action, exposant les grandes lignes de leurs politiques et leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale ;

8. L'OACI et ses États contractants encourageront vivement l'élargissement des pourparlers sur la mise au point de technologies de rechange concernant les carburants et sur la promotion de l'utilisation durable en aviation de carburants de rechange, dont les biocarburants, conformément aux circonstances propres à chaque pays.

APPENDICE B

RECOMMANDATIONS APPROUVÉES PAR LA RÉUNION HLM-ENV

Outre les recommandations du GIACC acceptées par le Conseil, la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques recommande, afin d'avancer les travaux pour la 37^e session de l'Assemblée en 2010, que le Conseil de l'OACI :

1. *Collabore* diligemment avec le secteur de l'aviation pour encourager la mise au point et l'emploi de technologies aéronautiques d'un meilleur rendement énergétique et de carburants d'aviation de rechange d'utilisation durable ;
2. *S'efforce de formuler* une norme mondiale concernant le CO₂ pour les nouveaux aéronefs, qui soit compatible avec les recommandations du CAEP ;
3. *Continue* à maintenir et améliorer les connaissances sur l'interdépendance entre le bruit et les émissions dans l'élaboration et la mise en œuvre des mesures de lutte contre les émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
4. *Poursuive* avec les organisations compétentes les travaux sur la compréhension scientifique et sur les mesures destinées à limiter les incidences sur le climat de l'aviation en ce qui concerne les émissions autres que le CO₂ ;
5. *Intensifie* ses efforts pour élaborer d'autres normes et pratiques recommandées pour définir des mesures technologiques et opérationnelles pour réduire les émissions de l'aviation internationale, en faisant appel aux compétences des groupes d'experts techniques et des comités de l'OACI, en consultant d'autres organisations compétentes, en particulier pour l'élaboration de nouveaux éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions de l'aviation internationale ;
6. *S'engage*, en coopérant avec le secteur de l'aviation, à promouvoir des modifications de l'exploitation aérienne et l'amélioration de la gestion du trafic aérien et des systèmes aéroportuaires pour réduire les émissions produites par l'aviation internationale ;
7. *Élabore* d'autres mesures pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités grâce notamment à l'application à l'aviation internationale, dans le cadre de la CCNUCC, de mécanismes souples, tels que le mécanisme de développement propre (MDP) ;
8. *Encourage* les États et les organisations internationales à participer activement à la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement (CAAF2009) qui se tiendra à Rio de Janeiro en novembre 2009 en y faisant part de leurs efforts et de leurs stratégies pour encourager ces mesures, et à soumettre les résultats à la COP15 ;
9. *Recense* des méthodes standard appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale et demande aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic et la consommation de carburant ;
10. *Demande* aux États de continuer à appuyer les travaux de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale ;

11. *Envisage* une dérogation de minimis pour la présentation à l'OACI des plans d'action et des rapports périodiques sur les émissions de CO₂ des États dont l'aviation internationale n'a pas un niveau d'activité important ;

12. *Examine*, avec la priorité requise, l'attribution de ressources aux activités liées à l'environnement dans le prochain budget du Programme ordinaire de l'OACI et analyse la possibilité de contributions volontaires ;

13. *Étudie* l'intérêt que présente pour l'aviation d'affaires internationale le modèle de rendement du carburant établi par le GIACC ;

14. *Étudie* comment il serait possible de fournir aux pays en développement une assistance technique et financière pour l'établissement de leurs rapports ;

15. *Invite* l'industrie du transport aérien international à mettre au point un cadre et des stratégies de mise en œuvre propres à inciter l'engagement collectif de l'industrie du transport aérien.

— FIN —