



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

Montréal, 7 - 9 octobre 2009

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE ET OBSERVATIONS

(Note présentée par le Secrétariat)

Ordre du jour provisoire

1. Objectifs ambitieux et options de mise en œuvre
2. Stratégies et mesures proposées pour réduire les émissions
3. Moyens de mesurer les progrès
4. Ressources financières et humaines
5. Examen du Programme d'action pour l'aviation internationale et les changements climatiques et recommandations à la COP15

1. INTRODUCTION

Historique

1.1 La Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM-ENV) débutera par les formalités d'ouverture à 9 h 30, le mercredi 7 octobre 2009, au siège de l'OACI, à Montréal (Canada).

1.2 La nécessité de cette réunion découle de la Résolution A36-22 — *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*, que l'Assemblée a adoptée à sa 36^e session (Montréal, 18 – 28 septembre 2007), reconnaissant l'importance critique pour l'OACI de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques. L'Appendice K en particulier de cette résolution (*Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques*) demande la convocation à une date appropriée d'une réunion de haut niveau pour examiner le Programme d'action recommandé par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC), en tenant compte de la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP 15) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

1.3 L'OACI a institué le GIACC pour donner suite à la résolution mentionnée ci-dessus ; le groupe, composé de cadres supérieurs des gouvernements représentant toutes les régions de l'OACI, est chargé d'élaborer et de recommander au Conseil un Programme d'action dynamique sur l'aviation

internationale et les changements climatiques fondé sur un consensus traduisant la vision commune et la ferme volonté de tous les États contractants. La réunion de haut niveau révisera ce programme d'action, qui a été recommandé par le GIACC et examiné par le Conseil durant sa 187^e session.

1.4 En décembre 2007, un programme détaillé (appelé la « Feuille de route de Bali ») a été lancé à la COP13 de la CCNUCC en vue de l'élaboration d'un accord futur sur les changements climatiques. Les travaux prévus dans ce programme aboutiront aux Pourparlers sur les changements climatiques qui se tiendront en décembre 2009 à Copenhague. L'OACI et la CCNUCC ont établi deux séries d'activités distinctes mais parallèles devant mener à la COP15.

1.5 Sous les auspices du processus de la CCNUCC, les gouvernements ont entrepris, depuis le début de 2008, l'élaboration d'un accord. Dans le cadre de ce processus, la question du traitement des émissions de gaz à effet de serre attribuées à l'aviation internationale figure parmi les nombreux sujets controversés examinés. En effet, la Convention et son Protocole de Kyoto excluaient ces émissions des engagements de réduction et de limitation du Protocole. Il en est de même pour les émissions liées au transport maritime international. Durant les négociations, qui se poursuivent encore, plusieurs Parties et organisations observatrices ont formulé des propositions visant à inclure le traitement de ces émissions dans un accord mondial futur sur les changements climatiques.

1.6 Les résultats des travaux de l'OACI apporteront (par l'intermédiaire du GIACC et de la réunion HLM-ENV) des propositions concrètes pour le traitement des émissions de l'aviation internationale qui feront partie intégrante de la position de l'Organisation, et qui seront présentées à la COP15 dans le cadre de ses délibérations sur un accord mondial futur sous les auspices de la CCNUCC.

Questions d'organisation

1.7 L'ordre du jour provisoire de la réunion, soumis aux fins d'adoption, ne prévoit pas de déclarations générales des participants. Cependant, les États contractants de l'OACI et les organisations internationales sont invités à soumettre leurs déclarations écrites sous forme électronique afin qu'elles puissent être publiées sur une page spéciale du site web de l'OACI.

1.8 Les participants pourront consulter le calendrier provisoire de la réunion (HLM-ENV/09-WP/2, Appendice A) qui sera publié sur le site web de l'OACI.

1.9 Exception faite de son ouverture à 9 h 30 le premier jour, l'horaire de travail quotidien de la réunion sera de 9 heures à midi et de 15 heures à 18 heures. Les séances seront organisées en conséquence.

1.10 La réunion se tiendra dans la mesure du possible sans support papier. Aucun document distribué électroniquement avant la réunion ne sera distribué en version imprimée. Par contre, une fois la réunion commencée, les documents seront imprimés et distribués (2 exemplaires par État ; 1 exemplaire par organisation observatrice).

2. ORDRE DU JOUR ANNOTÉ

Point 1 de l'ordre du jour : Objectifs ambitieux et options de mise en œuvre

2.1 *Historique* : En adoptant le Programme d'action convenu par consensus par le GIACC, le Conseil de l'OACI a souligné l'importance et l'urgence de trouver un moyen de limiter ou de réduire les

incidences des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'aviation civile internationale sur le climat mondial. Le Conseil a pris acte des progrès réalisés à cette fin par le GIACC, en constatant qu'en poursuivant les travaux du GIACC, l'OACI devait préparer un message à présenter à la COP15.

2.2 L'Appendice K (Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques) de la Résolution A36-22 de l'Assemblée demande l'établissement d'éventuels objectifs ambitieux mondiaux sous forme de rendement en carburant pour l'aviation internationale, ainsi que d'éventuelles options pour leur réalisation.

2.3 À ses troisième et quatrième séances, le GIACC avait concentré ses travaux sur cet aspect particulier, en tenant compte des recommandations d'un de ses groupes de travail et des travaux du CAEP sur l'évaluation des émissions actuelles de CO₂, ainsi que sur la quantification de l'évolution future de ces émissions et l'amélioration du rendement en carburant du système aéronautique mondial durant la période 2006 à 2050.

2.4 À l'issue de débats prolongés, le GIACC a adopté comme objectifs ambitieux mondiaux des améliorations annuelles de 2 % du rendement en carburant jusqu'en 2050. Bien que des objectifs encore plus ambitieux aient été envisagés (2,5% et 3%) par le GIACC, aucun accord n'a pu être atteint, en raison notamment des incertitudes entourant la réalisation de tels objectifs.

2.5 Le GIACC a également examiné d'autres objectifs (sans parvenir à un accord sur aucun d'entre eux), portant notamment sur la croissance neutre en carbone ou la neutralité carbone qui pourrait être réalisée par l'application de mesures techniques et/ou axées sur les conditions du marché.

2.6 *Mesures prévues* : La réunion HLM-ENV sera invitée à examiner le rapport du GIACC présenté dans la note HLM-ENV/09-WP/4, ainsi que la décision du Conseil sur ce rapport, présentée dans la note HLM-ENV/09-WP/3. Elle sera saisie en outre des recommandations proposées dans la note HLM-ENV/09-WP/5 relatives aux objectifs ambitieux et aux options de mise en œuvre, ainsi que d'autres recommandations soumises par les États et les organisations internationales, et elle sera invitée à convenir de mesures donnant suite à ces recommandations. Enfin, la réunion HLM-ENV sera invitée à prendre note, entre autres, de la Réunion du Forum des principales économies sur l'énergie et les changements climatiques qui s'est tenue le 9 juillet 2009 à L'Aquila (Italie) et à déterminer :

- a) s'il convient que l'OACI présente à la COP15 un cadre mondial pour le traitement des incidences de l'aviation internationale sur les changements climatiques ;
- b) si des objectifs de rendement en carburant suffiraient à eux seuls à réduire la contribution absolue de l'aviation aux émissions de GES ;
- c) s'il serait possible de convenir d'un objectif plus ambitieux pour la réduction des émissions de l'aviation internationale.

HLM-ENV/09-WP/3 : Décision du Conseil sur le rapport du GIACC

HLM-ENV/09-WP/4 : Rapport du GIACC

HLM-ENV/09-WP/5 : Objectifs ambitieux et options de mise en œuvre

HLM-ENV/09-IP/1 : Résolution A36-22 de la 36^e session de l'Assemblée – « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement »

HLM-ENV/09-IP/2 : Procès-verbaux des 13^e et 14^e séances de la 187^e session du Conseil de l'OACI

HLM-ENV/09-IP/3 : Déclaration des dirigeants du Forum des principales économies sur l'énergie et les changements climatiques (sommet du G8 2009, Aquila, Italie)

HLM-ENV/09-IP/4 : Contribution de l'aviation aux changements climatiques

Point 2 de l'ordre du jour : Stratégies et mesures proposées pour réduire les émissions

2.7 *Historique* : Dans l'Appendice K (Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques) de sa Résolution A36-22, l'Assemblée demande notamment au Conseil de mettre sur pied un programme d'action dynamique incluant des stratégies et des mesures efficaces pour réduire les émissions.

2.8 À ses troisième et quatrième séances, le GIACC avait concentré ses travaux sur cet aspect, en tenant compte des recommandations de deux de ses groupes de travail, portant respectivement sur les mesures de réduction des émissions et sur les mesures fondées sur le marché et approfondissant les travaux du CAEP relatifs aux outils axés sur le marché, notamment l'échange de droits d'émission.

2.9 Le GIACC a recommandé une série de mesures auxquelles les États pourraient recourir pour réduire les émissions résultant de l'aviation internationale, qui portent sur la mise au point de technologies relatives aux aéronefs, l'amélioration de la gestion de la circulation aérienne et de l'utilisation de l'infrastructure, l'augmentation de l'efficacité de l'exploitation, des mesures économiques/fondées sur le marché et des mesures réglementaires. Chaque État aura l'autorité pour déterminer en dernier ressort les trains de mesures qui se prêtent le mieux à leurs circonstances, en conformité aux objectifs mondiaux ambitieux. Les États seraient invités à établir et à communiquer à l'OACI leurs plans d'action nationaux.

2.10 L'opinion des Parties à la CCNUCC est restée partagée sur le traitement à réserver aux émissions produites par l'aviation internationale et le transport maritime dans le futur accord de la CCNUCC, certains États étant disposés à fixer des cibles pour ces secteurs dans le cadre de la CCNUCC, tandis que d'autres appuyaient la coordination de tous les aspects du problème des émissions de l'aviation internationale et du transport maritime par l'OACI et par l'OMI respectivement. Des textes concrets de négociation ont été rédigés par les Parties, à l'appui des débats au sein de la CCNUCC. Les propositions portant particulièrement sur l'aviation internationale comprennent notamment des amendements de l'article 2.2 du Protocole de Kyoto, l'inclusion de cibles pour l'aviation internationale ainsi que la création d'un droit à percevoir sur l'aviation internationale pour financer les mesures d'atténuation et d'adaptation qui seront établies dans un accord futur.

2.11 *Mesures prévues* : La réunion HLM-ENV sera invitée à examiner le rapport du GIACC présenté sous la cote HLM-ENV/09-WP/4, ainsi que la décision du Conseil sur ce rapport, contenue dans la note HLM-ENV/09-WP/3. Elle sera invitée en outre à examiner les recommandations proposées dans les notes HLM-ENV/09-WP/6, 7, 8 et 9 et dans d'autres notes soumises par les États et les organisations internationales, et à convenir de la suite à donner à ces recommandations. Enfin, la HLM-ENV sera invitée entre autres à déterminer si l'OACI devrait :

- a) faire faire une étude pour renforcer les travaux du GIACC sur les propositions de stratégies et de mesures visant à réduire les émissions et, si une telle étude est appropriée, décider de son contenu et de son calendrier d'exécution en tenant compte de l'urgence de parvenir à un accord sur cette question ;

- b) établir une norme régissant les émissions de CO₂ par les aéronefs et faciliter le développement et l'application de mesures opérationnelles pour réduire les émissions de l'aviation ;
- c) établir un processus en vue d'élaborer un cadre pour les mesures fondées sur le marché en aviation internationale, qui tienne compte des conclusions de la réunion HLM-ENV ainsi que des résultats de la COP15 et de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI (2010) ;
- d) incorporer, dans la position qu'elle présentera à la COP15, la feuille de route sur l'aviation et les carburants de remplacement qui sera établie par la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement.

HLM-ENV/09-WP/3 : Décision du Conseil sur le rapport du GIACC

HLM-ENV/09-WP/4 : Rapport du GIACC

HLM-ENV/09-WP/6 : Stratégies et mesures proposées pour réduire les émissions

HLM-ENV/09-WP/7 : Moyens techniques et opérationnels pour assurer la réduction des émissions

HLM-ENV/09-WP/8 : Instruments fondés sur le marché et changements climatiques

HLM-ENV/09-WP/9 : Carburants de remplacement pour l'aviation

Point 3 de l'ordre du jour : Moyens de mesurer les progrès

2.12 *Historique* : Dès ses débuts, la CCNUCC a pris acte de la nécessité d'établir des objectifs qui soient mesurables et vérifiables et qui puissent faire l'objet de comptes rendus (MRV), ainsi que de la difficulté de mesurer les émissions de l'aviation civile internationale en raison de la quasi-impossibilité d'attribuer ces émissions aux différents États.

2.13 À ses troisième et quatrième réunions, le GIACC avait concentré ses travaux sur cet aspect particulier, en tenant compte des recommandations d'un de ses groupes de travail, des résultats de la quatorzième réunion du Groupe d'experts des statistiques (STAP/14), des délibérations d'une réunion technique sur la collecte de données sur le carburant et des renseignements communiqués par le Secrétariat.

2.14 Le GIACC est convenu entre autres que les États contractants devraient établir des rapports annuels détaillés sur les mesures qu'ils prennent afin de contribuer à la réalisation de l'objectif mondial ambitieux. Il a par ailleurs reconnu que l'OACI devrait jouer un rôle prédominant dans la coordination des activités de collecte et d'analyse de données rassemblées de toutes les sources possibles, en s'appuyant sur les arrangements existants au titre de l'article 67 de la Convention de Chicago et des capacités de modélisation mises à la disposition de l'OACI.

2.15 *Mesures prévues* : La réunion HLM-ENV sera invitée à examiner le rapport du GIACC présenté sous la cote HLM-ENV/09-WP/4, ainsi que la décision du Conseil sur ce rapport, contenue dans la note HLM-ENV/09-WP/3. Elle sera invitée en outre à examiner les recommandations proposées dans les notes HLM-ENV/09-WP/10 et dans d'autres notes soumises par les États et les organisations internationales, et à convenir de la suite à donner à ces recommandations.

HLM-ENV/09-WP/3 : Décision du Conseil sur le rapport du GIACC

HLM-ENV/09-WP/4 : Rapport du GIACC

HLM-ENV/09-WP/10 : Moyens de mesurer les progrès

Point 4 de l'ordre du jour : Ressources financières et humaines

Questions financières générales

2.16 *Historique* : Le Programme d'action du GIACC contient des points particuliers sur les ressources financières et humaines. Il établit que pour réaliser les objectifs d'amélioration du rendement du carburant (2% par année jusqu'en 2050) « il faudra faire des investissements significatifs dans les innovations technologiques » (§ 10) ; il propose un ensemble de mesures comprenant « des mesures visant à faciliter l'accès à l'assistance, en particulier pour les pays en développement » (§ 14), et des mesures « 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 » (§ 15), et recommande « que le Conseil s'efforce d'élaborer des approches visant à assurer aux pays en développement une assistance technique et financière pour le processus de compte rendu » (§ 19).

2.17 Sont également à l'étude dans le cadre du processus de la CCNUCC plusieurs propositions qui pourraient amener à imposer au secteur de l'aviation internationale certaines formes de redevances liées aux niveaux d'émission de gaz à effet de serre. Les fonds ainsi recueillis pourraient servir à financer les mesures d'atténuation et d'adaptation dans les pays en développement. Il est possible que par suite des résultats des négociations de la COP15 de la CCNUCC, ou dans le cadre d'un autre mécanisme de financement proposé au sein de l'OACI, l'Organisation ait à administrer des fonds liés à des initiatives du secteur de l'aviation internationale pour contrer les changements climatiques.

2.18 La note HLM-ENV/09-WP/11 décrit brièvement comment pourraient être employés les fonds provenant des mécanismes financiers liés aux émissions de l'aviation.

2.19 *Mesures prévues* : (voir § 2.20 ci-dessous).

Ressources financières et humaines de l'OACI

2.20 *Historique* : À la 14^e séance de sa 182^e session, le Conseil avait mis sur pied un fonds volontaire sur l'environnement destiné à financer les activités environnementales supplémentaires demandées par l'Assemblée (36^e session), auquel les États contractants étaient invités à contribuer dès que possible. Le fonds visait à financer les activités liées à l'environnement, telles que le recrutement de trois administrateurs de l'environnement jusqu'en 2010, mais le niveau des contributions reçues jusqu'ici est tel qu'il sera épuisé d'ici la fin de 2009.

2.21 *Mesures prévues* : La réunion HLM-ENV sera invitée à examiner les recommandations présentées dans la note HLM-ENV/09-WP/11 et à convenir de la suite à y donner. Elle sera invitée en particulier à prendre acte de la nécessité de disposer de ressources supplémentaires pour faciliter la mise en œuvre de toutes les mesures recommandées aux États et au Secrétariat, notamment la possibilité d'établir un cadre de financement pour aider les pays en développement, ainsi qu'à recommander à l'OACI de prendre les dispositions nécessaires pour répondre à ce défi.

HLM-ENV/09-WP/11 : Ressources financières et humaines

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

2.22 La réunion HLM-ENV a pour mandat d'examiner le Programme d'action recommandé par le GIACC et examiné par le Conseil, ainsi que d'autres recommandations, pour permettre à l'OACI d'apporter sa contribution aux travaux de la COP15 qui se tiendra à Copenhague en décembre 2009.

2.23 *Mesures prévues* : La réunion HLM-ENV sera invitée à examiner les recommandations présentées dans la note HLM-ENV/09-WP/12 et à convenir de la suite à y donner. Ces décisions, ainsi que les décisions antérieures de la réunion, seront présentées sous forme d'une Déclaration dont le Conseil sera saisi durant sa 188^e session, pour permettre à l'OACI d'apporter sa contribution aux travaux de la COP15 en décembre 2009.

<i>HLM-ENV/09-WP/12 : Éléments de la position de l'OACI à présenter à la COP15</i>
--