



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 7 – 9 octobre 2009

Point 1 : Objectifs ambitieux et options de mise en œuvre

**DÉCISION DU CONSEIL SUR LES TRAVAUX DU GROUPE SUR L'AVIATION
INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (GIACC)**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Décision du Conseil de l'OACI sur les travaux du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC).

La suite à donner par la réunion HLM-ENV figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques, adopté par consensus par le GIACC, a été présenté à l'examen du Conseil de l'OACI aux treizième et quatorzième séances de sa 187^e session. Lors de la quatorzième séance, le Programme d'action a été accepté intégralement. Les procès-verbaux des délibérations du Conseil sur ce point (C-MIN 187/13 et 14) sont présentés dans la note HLM-ENV/09-IP/2.

1.2 Le Programme d'action représente ce qui a pu être adopté par consensus par le GIACC. Toutefois, le consensus n'a pu être établi pour un certain nombre de points mais des opinions bien développées ont été exprimées à leur sujet par de nombreux membres. Il s'agit, entre autres, de la volonté d'adopter des objectifs marquant une ambition plus élevée, d'élaborer un ensemble précis de mesures fondées sur le marché, et de mettre en place des mesures concrètes pour appuyer les pays en développement (de plus amples renseignements sont donnés dans les notes HLM-ENV/09-WP/4 à 11).

1.3 Au cours des délibérations qui ont suivi, le Président du Conseil a invité tous les Représentants à encourager leurs autorités à participer à la Réunion de haut niveau sur les changements climatiques. Il a bon espoir que cette réunion donnera des résultats positifs et fournira à l'OACI des orientations claires en préparation de la quinzième session de la Conférence des Parties (COP15) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (Copenhague, 7 – 18 décembre 2009) et pour ses travaux futurs dans le domaine de l'environnement.

1.4 Le Conseil a souligné l'importance et l'urgence de trouver un moyen de limiter ou de réduire les incidences sur le climat mondial des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile internationale. Il a reconnu les progrès réalisés en ce sens par le GIACC et le fait que l'OACI, s'appuyant sur les travaux du GIACC, devait préparer un message à présenter à la COP15.

2. LA DÉCISION DU CONSEIL

2.1 Le texte reproduit ci-après est un extrait de la décision sur le Programme d'action prise par le Conseil de l'OACI à la quatorzième séance de sa 187^e session (C-DEC 187/14).

« (. .)

2. Donnant la suite qui lui est proposée par les quinze Représentants au Conseil des États participants du GIACC, le Conseil :

- a) accepte intégralement le Programme d'action¹ en tant que nouvel élément positif pour limiter ou réduire les incidences de l'aviation sur les changements climatiques ;
- b) reconnaît l'importance critique de s'attaquer aux problèmes des changements climatiques et donc 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 (GES) attribuables à l'aviation civile internationale ;
- c) souligne que les résultats du GIACC et cette décision du Conseil ne devraient pas préjuger des résultats des négociations dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto ;
- d) 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 ;
- e) reconnaît aussi les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale, énoncés dans la Convention de Chicago ;
- f) note que bien qu'il n'y ait pas consensus, certains membres du GIACC sont d'avis que le Programme d'action ne répond pas aux engagements au titre de l'article 2.2 du Protocole de Kyoto ;
- g) reconnaît que malgré les importantes améliorations en matière de rendement du carburant réalisées par le secteur aéronautique et les incidences de l'actuel ralentissement de l'économie, la croissance projetée du trafic aérien international l'emportera sur les gains réalisés grâce aux améliorations actuellement projetées du rendement du carburant, ce qui se traduira par une augmentation moyenne année après année de la consommation totale de carburant ;

¹ Le Programme d'action du GIACC figure en Appendice A à la note HLM-ENV/09-WP/4.

- h) recommande une stratégie pour les efforts visant à réaliser les objectifs ambitieux mondiaux. Le but à court terme pour 2012 convenu par le GIACC vise des améliorations du rendement moyen du carburant du parc aérien en service en aviation internationale, à un taux de 2 % par année, calculé sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;
- i) appuie l'entente du GIACC sur les objectifs sous forme de rendement du carburant pour le moyen et le long terme. Plus précisément, le Conseil entérine une amélioration annuelle de 2 % à moyen terme jusqu'en 2020. À long terme, le Conseil entérine un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050 ;
- j) reconnaît que ces objectifs sont établis sur la base de prévisions et donne pour instruction 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 ;
- k) affirme qu'en plus des objectifs sous forme de rendement du carburant, l'accent est mis sur des objectifs qui pourraient marquer une ambition plus élevée. Pour le moyen terme, les délibérations portent sur un objectif de croissance neutre en carbone d'ici 2020. Pour le long terme, on pourra délibérer sur des réductions des émissions de carbone. Il n'y a pas de consensus ni dans un cas ni dans l'autre, mais il est recommandé que d'autres travaux soient réalisés tant sur les objectifs à moyen terme que sur les objectifs à long terme ;
- l) reconnaît que bien qu'il n'y ait pas consensus, 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, par rapport à l'année de référence 2005, et de réaliser à long terme une réduction importante des émissions de CO₂ de l'ensemble de l'aviation internationale ;
- m) reconnaît qu'aux termes de la stratégie recommandée, les objectifs n'imposeront pas d'obligation précise 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 ;
- n) convient d'adopter l'ensemble de mesures élaboré par le GIACC, dans lequel les États peuvent choisir (<http://www.icao.int/>), couvrant le développement des technologies liées aux aéronefs, l'amélioration de la gestion du trafic et de l'utilisation des infrastructures, des opérations plus efficaces, des mesures économiques/fondées sur le marché et des mesures réglementaires. L'ensemble comprend des mesures visant à faciliter l'accès à l'assistance, en particulier pour les pays en développement ;
- o) charge le Secrétariat de l'OACI d'élaborer plus avant le tableau initial montrant l'ensemble de mesures et de continuer d'élaborer et d'actualiser, s'il y a lieu, 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 ;

- p) reconnaît qu'il reste des divergences de vues sur l'application des mesures fondées sur le marché par-delà les frontières nationales. Le Conseil entreprend d'établir un processus pour élaborer un cadre 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 visera à en accélérer la réalisation ;
- q) encourage les États à élaborer des plans d'action qui adaptent les approches proposées à leurs circonstances et à déposer ces plans auprès de l'OACI ;
- r) 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 le trafic et la consommation de carburant ;
- s) examinera des approches visant à assurer aux pays en développement une assistance technique et financière pour le processus de compte rendu ;
- t) charge le Secrétariat d'élaborer en collaboration avec le CAEP une norme relative au CO₂ pour les nouveaux types d'aéronefs ;
- u) charge le Secrétariat de rendre compte à l'Assemblée sur une base triennale, par l'intermédiaire du Conseil ;
- v) est reconnaissant au GIACC d'avoir mené ses travaux à bien en temps opportun, s'acquittant ainsi de son mandat (Résolution A36-22, Appendice K).

3. De plus, le Conseil charge le CAEP d'adapter ses activités en conséquence et d'entreprendre les tâches nécessaires pour exécuter le Programme d'action convenu.

(. . .) »

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

3.1 La réunion HLM-ENV est invitée :

- a) à convenir que les travaux du GIACC constituent la base d'un cadre mondial pour réduire les incidences de l'aviation internationale sur les changements climatiques ;
- b) à convenir que l'OACI devrait présenter à la COP15 un cadre mondial pour réduire les incidences de l'aviation internationale sur les changements climatiques.

— FIN —