



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

AU-DELÀ DU PROGRAMME D'ACTION DU GIACC

(Note présentée par le Canada, le Mexique et les États-Unis)

SOMMAIRE

L'aviation joue un rôle central dans l'économie mondiale. Ses émissions de gaz à effet de serre mondiale, bien que limitées, sont importantes et croissantes et devraient être traitées de façon appropriée. Le Programme d'action élaboré par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques de l'OACI représente une première étape fondamentale pour le secteur de l'aviation mondiale afin d'atténuer les impacts des changements climatiques. Toutefois, nous pouvons et nous devons faire plus que ce programme initial détaillé qui comprend des objectifs d'amélioration du rendement de carburant jusqu'en 2050, un ensemble de mesures pour l'utilisation des États et une déclaration par les États. En raison de l'évolution des négociations sur le climat mondial et de l'élaboration de mesures nationales et régionales pour l'ensemble de l'économie afin de traiter les émissions de gaz à effet de serre, les États contractants de l'OACI devraient entreprendre d'autres travaux pour une approche sectorielle mondiale plus ambitieuse du GIACC pour l'aviation internationale à temps pour la prochaine assemblée de l'OACI en septembre 2010.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation joue un rôle central dans l'économie mondiale. Ses émissions de gaz à effet de serre mondiale, bien que limitées, sont importantes et croissantes et devraient être traitées de façon appropriée. Le Programme d'action élaboré par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques de l'OACI représente une première étape fondamentale pour le secteur de l'aviation mondiale afin d'atténuer les impacts des changements climatiques. Toutefois, nous pouvons et nous devons faire plus que ce programme initial détaillé qui comprend des objectifs d'amélioration du rendement de

¹ La version française est fournie par le Canada.

carburant jusqu'en 2050, un ensemble de mesures pour l'utilisation des États et une déclaration par les États. En raison de l'évolution des négociations sur le climat mondial et de l'élaboration de mesures nationales et régionales pour l'ensemble de l'économie afin de traiter les émissions de gaz à effet de serre, les États contractants de l'OACI devraient entreprendre d'autres travaux pour une approche sectorielle mondiale plus ambitieuse du GIACC pour l'aviation internationale à temps pour la prochaine assemblée de l'OACI en septembre 2010.

1.2 Le Programme d'action représente une vaste approche initiale, à laquelle tous les États devraient participer afin de contribuer aux objectifs ambitieux mondiaux selon leurs capacités respectives. Ayant participé au GIACC, le Canada, le Mexique et les États-Unis appuient le Programme d'action comme une base fondamentale à partir de laquelle la communauté de l'aviation mondiale devrait travailler. En effet, le travail du GIACC représente une réalisation importante pour un secteur mondial où le consensus sur le besoin de mesures mondiales a été obtenu parmi un vaste ensemble d'États. Toutefois, nous pouvons et nous devons en faire plus.

1.3 Le Canada, le Mexique et les États-Unis ont reconnu cela lorsque nos chefs de gouvernement se sont réunis en août 2009. Dans la Déclaration des leaders nord-américains sur le changement climatique et l'énergie propre, les leaders ont affirmé, « Nous réduirons les émissions du transport, en essayant de réaliser la croissance neutre en carbone dans le secteur aérien nord-américain dans le contexte de l'action mondiale. »

2. PROGRAMME D'ACTION

2.1 Programme d'action comprend plusieurs composantes importantes :

- a) Des objectifs mondiaux ambitieux à court terme (jusqu'en 2012), à moyen terme (jusqu'en 2020) et à long terme (jusqu'en 2050) d'amélioration annuelle de deux pour du rendement du carburant. Les objectifs sont communs et n'attribuent pas d'obligations aux États individuels.
- b) Un ensemble de mesures parmi lesquelles les États peuvent choisir afin de formuler des plans d'action pour contribuer aux objectifs mondiaux ambitieux. L'ensemble comprend des mesures pour faciliter l'accès à l'aide, particulièrement pour les États en voie de développement.
- c) L'élaboration d'un mécanisme en vertu duquel les États soumettent des données sur le trafic et la consommation de carburant au Secrétariat en vertu de l'article 67 de la Convention sur l'aviation internationale.
- d) Une recommandation pour élaborer une norme de CO₂ pour les nouveaux types d'aéronefs.
- e) L'incitation de tous les États à élaborer et déposer auprès de l'OACI des plans d'action traçant les grandes lignes de leurs approches respectives.
- f) Une recommandation pour établir un processus afin d'élaborer un cadre sur les mesures fondées sur le marché appliquées à l'aviation internationale.

2.2 Chacune de ces composantes est une partie importante de l'engagement général exprimé par tous les États contractants dans l'appendice K de la Résolution A36-22 pour « guider sans relâche

l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde. »

3. PROCHAINES ÉTAPES

3.1 Le Programme d'action fournira à la 15^e Conférence des parties (COP15) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) en décembre 2009 des renseignements importants sur l'engagement ferme du secteur de l'aviation mondiale pour atténuer son impact sur les changements climatiques tout en permettant une croissance durable.

3.2 Toutefois, tel que décrit dans le Programme d'action et le rapport du président du GIACC, il y a une volonté d'envisager des objectifs plus ambitieux pour l'aviation internationale, reflétant en grande mesure les développements de la politique dans de nombreux États contractants de l'OACI. Des discussions au sein du GIACC ont pris note des initiatives législatives et politiques, déjà établies ou à l'étude, dans divers États pour remédier aux changements climatiques dans leurs économies respectives, et chacune de ces initiatives aura un impact sur l'aviation. Même si aucun consensus n'a été obtenu, le GIACC a envisagé des objectifs plus ambitieux comme la croissance neutre en carbone pour l'aviation internationale et les réductions d'émissions subséquentes. De plus, le GIACC a reconnu plusieurs propositions et objectifs de l'industrie qui cherchent à remédier les impacts des changements climatiques de l'aviation internationale.

3.3 En raison de la série de décisions claires et vastes relatives au climat qui évoluent rapidement au niveau national et international et en raison de la volonté croissante de nombreux États d'entreprendre des mesures plus ambitieuses, nous croyons que les États contractants, sous les auspices de l'OACI, devraient entreprendre d'autres travaux communs pour incorporer les éléments plus ambitieux de 2010 qui seront étudiés lors de la 37^e assemblée en septembre 2010. De tels travaux seraient éclairés par les résultats de la COP15.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 Les participants à la réunion sont invités à faire ce qui suit :

- a) confirmer le Programme d'action tel qu'avalisé par le Conseil ;
- b) recommander que le président du Conseil établisse un processus pour élaborer davantage le Programme d'action d'ici la 37^e assemblée, reflétant plus des mesures ambitieuses et éclairées par les résultats de la réunion COP15 de la CCNUCC ;
- c) recommander que le processus produise un rapport des États participants lors de la 37^e assemblée sur des mesures et des objectifs plus ambitieux, y compris :
 - 1) un cadre pour les mesures fondées sur le marché ;
 - 2) des plans d'action ;
 - 3) les considérations d'ordre financier.