



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
DIX-HUITIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION
ET DE MISE EN OEUVRE DE LA REGION AFI (APIRG/18)
(27 – 30 mars 2012)

Point 3.7 de l'ordre du jour : Autres Questions de Navigation Aérienne

PLANS D'ACTION DES ÉTATS

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE
La présente note résume les activités que l'OACI mène actuellement en rapport avec les initiatives visant à aider les États à élaborer des plans d'action pour la réduction des émissions de CO ₂ .
La suite à donner par le Groupe APIRG figure au paragraphe 4.
REFERENCE(S):
Objectifs stratégique(s) : c

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien est un secteur vital de l'économie mondiale ; en 2011, il a transporté de manière sûre et efficace plus de 2,8 milliards de passagers. Bien que la contribution actuelle de l'aviation aux émissions de CO₂ totales mondiales d'origine humaine soit d'environ 2 %¹ (dont 60 % proviennent de l'aviation internationale), les prévisions de croissance du trafic amènent à se poser des questions sur l'incidence future de l'aviation internationale sur l'évolution du climat et sur la meilleure manière de s'occuper des émissions de CO₂ attribuables au secteur. La présente note résume les activités que l'OACI mène actuellement en rapport avec les initiatives visant à aider les États à élaborer des plans d'action pour la réduction des émissions de CO₂.

2. RÉOLUTION A37-19 DE L'ASSEMBLÉE

2.1 En octobre 2010, la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A37-19, sur l'aviation internationale et les changements climatiques. Cette résolution

¹ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), « Changements Climatiques 2007 : Rapport de Synthèse », 2007. <http://www.ipcc.ch/ipccreports/ar4-syr.htm>

comporte des objectifs ambitieux mondiaux pour l'aviation internationale, à savoir améliorer le rendement du carburant de 2 % par année jusqu'en 2050 et stabiliser ses émissions de CO₂ aux niveaux de 2020. Elle « encourage les États à soumettre leurs plans d'action exposant les grandes lignes de leurs politiques et de leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale ». De plus, elle « invite les États qui choisissent de préparer des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2012, afin que l'Organisation puisse compiler les renseignements relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique. »

3. PLANS D'ACTION

3.1 Établir un plan d'action aidera les États à déceler les lacunes de leurs programmes actuels et à perfectionner leurs stratégies, qui spécifient le panier de mesures qu'ils utiliseront pour contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux. Comme outil, le plan d'action permettra aux États de s'assurer que les parties prenantes appropriées sont au courant des activités prévues, qu'elles connaissent leurs rôles respectifs et qu'elles savent ce que l'on attend d'elles.

3.2 La communication des plans d'action des États à l'OACI devrait faciliter le rassemblement des renseignements relatifs à la poursuite des objectifs ambitieux mondiaux communs du secteur de l'aviation internationale. Les plans d'action aideront aussi l'OACI à définir et à combler les besoins des États en matière d'assistance technique et financière pour les activités. L'importance des plans d'action est soulignée non seulement dans les dispositions pertinentes de la Résolution A37-19 mais aussi dans les réponses de chaque État.

3.3 En collaboration avec un groupe d'experts ad hoc du CAEP composé d'États et d'autres parties prenantes, l'OACI a produit un document d'orientations destiné à aider les États dans chaque étape du processus d'établissement et de soumission d'un plan d'action (*Guidance Material for the Preparation of States' Action Plans*). Une interface web interactive spécialisée a aussi été mise au point afin d'aider les États à soumettre leur plan d'action à l'OACI. À sa réunion de septembre 2011, le Groupe directeur du CAEP a approuvé les éléments indicatifs et recommandé l'utilisation du site web.

3.4 Parmi les diverses mesures que les États peuvent choisir et inclure dans leur plan d'action (p. ex. technologies liées aux aéronefs, améliorations opérationnelles, mesures basées sur le marché et carburants alternatifs durables), l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), examiné dans la note APIRG/18-WP/19, peut être utilisé pour quantifier les résultats escomptés de la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles, dans le cadre de l'élaboration des plans d'action.

3.5 De plus, afin d'apporter aux États une assistance concrète pour l'établissement des plans d'action visant à réduire les émissions de CO₂, l'OACI a tenu six ateliers de formation pratique en 2011, à Mexico (Mexique), Bangkok (Thaïlande), Dubaï (ÉAU), Nairobi (Kenya), Paris (France) et Montréal (Canada). Durant ces ateliers, l'OACI a formé les points focaux de plus de 80 États. Après chaque atelier, le document d'éléments indicatifs sur l'élaboration des plans d'action a été affiné en fonction des observations formulées par les points focaux.

3.6 Les ateliers ont fourni aux participants – points focaux pour les plans d'action des États – des renseignements pour leur permettre d'élaborer le plan d'action de leur État visant à réduire les

émissions de CO₂. Les points focaux nationaux sont chargés de l'élaboration du plan d'action de leur État et de sa soumission à l'OACI.

3.7 Dans le but de favoriser le plus haut taux possible de soumission des plans d'action d'ici la fin de juin 2012, et vu le succès des ateliers de formation pratique, le Secrétariat de l'OACI continuera de fournir aux États l'assistance et les outils dont ils ont besoin pour élaborer et soumettre leur plan d'action pour la réduction des émissions de CO₂. À cet égard, la Direction du transport aérien travaille aussi avec la Direction de la coopération technique à apporter une assistance appropriée aux États.

4. SUITE À DONNER PAR LE GROUPE APIRG

4.1 Le Groupe APIRG est invité à :

- a) continuer de tenir compte des questions d'environnement dans la planification et la mise en œuvre des systèmes régionaux de navigation aérienne ;
- b) signaler au Secrétariat de l'OACI les domaines précis pour lesquels il serait utile de disposer d'orientations supplémentaires sur les avantages pour l'environnement ;
- c) encourager chaque État à collaborer avec leur point focal pour le plan d'action sur toutes les mesures opérationnelles que l'État souhaite élaborer, mettre en œuvre et/ou inclure dans son plan d'action ;
- d) promouvoir l'utilisation de l'IFSET pour la quantification des avantages environnementaux des mesures opérationnelles, dans le cadre de l'élaboration des plans d'action des États ;
- e) encourager chaque État à assurer une coordination avec toutes les parties prenantes participant à l'élaboration de son plan d'action ;
- f) demander à chaque État d'informer son point focal pour le plan d'action que le Secrétariat de l'OACI peut apporter une plus ample assistance pour l'élaboration et la soumission du plan d'action de l'État ;
- g) noter que le Secrétariat de l'OACI tiendra les PIRG au courant de ses activités futures et des faits nouveaux concernant la protection de l'environnement.