



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

PLANS D'ACTION VOLONTAIRES DES ÉTATS SUR LES ACTIVITÉS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note décrit les développements à l'OACI relatifs aux plans d'action volontaires des États sur les activités de réduction des émissions de CO₂ et les activités pertinentes de renforcement des capacités depuis la 38^e session de l'Assemblée, ainsi que les étapes suivantes pour continuer d'appuyer les États dans l'élaboration, l'actualisation et l'application de plans d'action.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte des activités entreprises et des avancées réalisées par l'Organisation comme suite à la demande de la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI concernant l'élaboration et la présentation de plans d'action des États sur les activités de réduction des émissions de CO₂ ;
- encourager les États membres à afficher leur plan d'action sur le site web public de l'OACI et à mettre volontairement dans leur plan d'action des données plus complètes et solides pour faciliter la compilation par l'OACI de données sur les émissions mondiales ;
- encourager les États membres ayant déjà soumis leur plan d'action à constituer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer ceux qui n'ont pas encore élaboré le leur ;
- soutenir l'activité continue de l'Organisation pour aider les États dans l'élaboration et l'actualisation de plans d'action et dans la mise en œuvre des mesures qui y figurent, comme indiqué dans le paragraphe 4 ;
- examiner les informations figurant dans la présente note en vue de l'actualisation de la Résolution A38-18 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Cette note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — <i>Protection de l'environnement.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans cette note seront entreprises au moyen de ressources disponibles dans le Budget du Programme ordinaire 2017-2019 et/ou à partir de contributions extrabudgétaires.

<i>Références :</i>	A39-WP/28, <i>Rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la facilitation, et de l'environnement</i> A39-WP/49, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Conformément à la Résolution A38-18 de l'Assemblée, paragraphe 12, les États ont été invités à soumettre sur une base volontaire, pour juin 2015, des plans d'action nouveaux ou actualisés pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

1.2 Comme décrit dans la Résolution A38-18, paragraphe 12, les plans d'action permettent aux États d'identifier, à partir d'un panier de mesures, des activités d'atténuation et l'assistance nécessaire pour appliquer de telles mesures. Ce panier de mesures fait appel à différents moyens pour atténuer et réduire les émissions de CO₂ de l'aviation, notamment le développement de technologies liées aux aéronefs, des initiatives de carburants alternatifs, une meilleure gestion du trafic aérien et une meilleure utilisation de l'infrastructure, des opérations plus efficaces, des mesures basées sur le marché et d'autres mesures de réglementation. À son tour, la compilation des informations que contiennent les plans d'action des États facilite l'évaluation des avancées vers la réalisation des objectifs mondiaux souhaités, et identifie les domaines de soutien dans la mise en œuvre dont des États ont besoin.

1.3 En plus des normes de l'Organisation et de son rôle d'élaboration de politique sur les questions environnementales, depuis la 37^e session de l'Assemblée en 2010, l'initiative Plans d'action volontaires des États a permis à l'OACI d'assumer un rôle de mise en œuvre et de renforcement des capacités plus axé sur l'action, dans l'esprit de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

2. DÉVELOPPEMENTS

2.1 L'initiative Plans d'action volontaires des États est devenue un pilier essentiel des activités de l'Organisation sur l'environnement. Les Plans sont aussi pour l'OACI un véhicule pour appuyer les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, en particulier les ODD 7, 10, 13 et 17. Des efforts considérables ont été déployés à ce propos par l'Organisation, pour engager plus d'États et l'industrie dans cette initiative.

2.2 Depuis la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI, pour faciliter l'élaboration et l'actualisation de plans d'action volontaires des États, le Doc 9988 de l'OACI, *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂* a été enrichi et actualisé, pour refléter les besoins des États et mettre en évidence l'importance de l'engagement et de la coopération de toutes les parties prenantes de l'aviation concernées. Sur la base des travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) concernant les avantages environnementaux à retirer d'améliorations opérationnelles, des « règles empiriques » ont aussi été élaborées pour faciliter la quantification des réductions d'émissions de CO₂ résultant de la mise en œuvre des mesures d'atténuation sélectionnées. Les « règles empiriques » ont été automatisées au moyen de l'outil de détermination des avantages environnementaux EBT, disponible sur le site web sécurisé APER (*Action Plan Emissions Reduction*).

2.3 Comme suite à la Résolution A38-18, paragraphe 13, l'OACI a lancé le Programme de parrainage (*Buddy Programme*)¹, par lequel les États qui ont soumis des plans d'action sont encouragés à établir des partenariats avec des États membres qui n'en ont pas encore établi, afin d'apporter de l'appui et de partager expériences et connaissances. En juin 2016, 3 partenariats de ce type avaient déjà été établis, multipliant les bénéfices environnementaux des plans d'action des États.

2.4 Comme suite à la Résolution A38-17, paragraphe 6, huit séminaires environnementaux ont été organisés en 2014 et 2015, parallèlement avec des ateliers pratiques sur les plans d'action, dans les différentes régions OACI et au siège de l'Organisation, accueillant des participants de 78 États. Depuis 2010, plus de 700 experts de 116 États, représentant 93 % du trafic aérien international mondial, ont été formés².

2.5 Le Secrétariat a aussi travaillé directement avec différents États et points focaux de plans d'action nationaux pour apporter une assistance individuelle, sur mesure, faciliter la préparation de plans d'action. Depuis septembre 2014, 400 contacts ont été pris avec des points focaux pour les plans d'action nationaux. Des éléments de référence supplémentaires sur les plans d'action volontaires des États ont été mis à disposition sur le site web de la 39^e session de l'Assemblée.

2.6 Au 8 juin 2016, 94 États membres, représentant 88,05 % du trafic aérien mondial, ont préparé des plans d'action et les ont soumis à l'OACI. Ces résultats positifs démontrent le haut niveau d'intérêt et d'engagement des États membres dans cette initiative, ainsi que l'impact des activités d'assistance et de renforcement des capacités de l'OACI, y compris l'établissement de partenariats avec d'autres organisations internationales, telles que ceux établis avec l'Union européenne (UE), et avec le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) et le Fonds pour l'environnement mondial (GEF). Ces partenariats ont facilité l'accès à des ressources financières, comme demandé par la Résolution A38-18, avec l'objectif général de contribuer aux efforts internationaux, régionaux et nationaux pour s'attaquer aux émissions de l'aviation internationale (cf. A39-WP/xx, *Rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la facilitation, et de l'environnement*). Les meilleures pratiques et leçons tirées des deux projets d'assistance constitueront un important retour d'information pour l'élaboration de plans d'action dans d'autres États et sont essentielles à la mise en œuvre des mesures d'atténuation figurant dans les plans d'action.

2.7 Le projet d'assistance conjoint OACI-EU, *Renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale*, est un projet destiné à aider quatorze États sélectionnés d'Afrique et des Caraïbes dans l'élaboration de plans d'action volontaires, l'établissement de systèmes environnementaux en aviation (AES) pour établir des inventaires d'émissions et surveiller les émissions de CO₂ de l'aviation et mettre en œuvre des mesures visant à réduire les émissions de l'aviation. En avril 2016, deux États des Caraïbes et neuf États africains avaient soumis des plans d'action à l'OACI. L'AES, un dispositif de suivi, compte rendu et vérification (MRV) élaboré dans le cadre du projet et installé dans les États sélectionnés, a été utile pour la collecte et le suivi automatisés de données. L'AES a permis aussi d'établir des inventaires de CO₂ pour déterminer les émissions de l'aviation internationale, ce qui a facilité le processus de compte rendu à l'OACI. L'OACI apporte maintenant son appui aux États sélectionnés dans la mise en œuvre des mesures d'atténuation, en établissant des projets pilotes destinés à réduire la consommation de carburant et les émissions. Vu le succès du projet, de nombreux autres États

¹ On trouvera plus de renseignements sur les plans d'action sur le site web public de l'OACI : <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ActionPlan-Questions.aspx>

² On trouvera des documents de référence sur les plans d'action volontaires des États sur le site Web public de l'OACI : http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/FR/documentation-reference-documents_FR.aspx

membres ont montré de l'intérêt pour cette initiative, et ont demandé à l'OACI d'intégrer l'AES dès que possible dans leurs systèmes de suivi existants, ce pour quoi un financement supplémentaire serait nécessaire. Des contributions extrabudgétaires seraient nécessaires pour répondre à ces demandes.

2.8 Le projet d'assistance conjoint PNUD-OACI, financé par le GEF, *Transformer le secteur de l'aviation mondiale : Réductions des émissions de l'aviation internationale*, est un projet global qui inclut l'élaboration de documents d'orientation et de mécanismes de soutien pour aider à l'identification et à l'application de mesures pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation. Ce projet d'assistance conjoint comporte un projet pilote pratique en Jamaïque, consistant à mettre en œuvre un projet énergie renouvelable qui pourrait être reproduit dans d'autres États.

3. SECTEURS D'AMÉLIORATION

3.1 Le travail entrepris par l'Organisation en relation avec l'élaboration des plans d'action des États, ainsi que l'intervention active et la coopération d'États membres de l'OACI et d'autres parties prenantes, ont été importants. Il reste cependant certains défis à surmonter pour mieux quantifier les bénéfices environnementaux des plans d'action reçus.

3.2 Il ressort d'une évaluation initiale des plans d'action volontaires que :

- 43 États, représentant 42,53 % des TKR mondiales, ont inclus les émissions de référence et les émissions attendues quantifiées jusqu'en 2050 ;
- 3 États, représentant 10,34 % des TKR mondiales, ont fourni des renseignements partiellement quantifiés ;
- 38 États, représentant 35,18 % des TKR mondiales, n'ont pas fourni de données ou pas fourni d'informations suffisantes pour permettre une analyse quantifiée.

3.3 Les plans d'action volontaires fournissent de précieux renseignements sur les stratégies des États pour s'attaquer aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Ils sont la clé pour comprendre les actions prioritaires des États concernant chacun des éléments du « panier de mesures » de l'OACI. En particulier, le perfectionnement de la technologie des aéronefs (y compris le renouvellement de la flotte) et l'amélioration de la gestion du trafic aérien sont essentiels pour réaliser l'objectif ambitieux d'améliorer de deux pour cent par an le rendement du carburant à compter de 2020. Cinquante-trois États, représentant 69,3 pour cent des TKR mondiales, incluent le perfectionnement de la technologie des aéronefs dans les mesures d'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et tous les États y incluent les mesures d'amélioration de la gestion du trafic aérien, mettant clairement le cap vers l'objectif ambitieux d'amélioration du rendement du carburant de l'OACI.

3.4 En ce qui concerne les autres éléments du « panier de mesures », 59 États, représentant 79,2 % des TKR mondiales, ont indiqué qu'ils poursuivront les investissements dans des carburants alternatifs durables pour l'aviation. Trente-sept États, représentant 34,8 % des TKR mondiales, entendent s'engager dans l'utilisation d'énergie propre et renouvelable aux aéroports. Le développement de sources d'énergie alternatives dans l'aviation est une percée majeure qui exige des politiques adéquates et des cadres réglementaires. Trente-cinq États, représentant 54,8 pour cent des TKR mondiales, incluent des mesures basées sur le marché.

3.5 Des 61 plans d'action volontaires reçus au cours du triennat (2010-2013), 25 ont été actualisés. Les bénéfices environnementaux liés à l'élaboration et à l'application de plans d'action ne peuvent être entièrement réalisés que si les plans d'action sont régulièrement actualisés.

3.6 En ce qui concerne la transparence des renseignements contenus dans les plans d'action volontaires des États, 46 États ont décidé de publier leurs plans d'action sur le site web de l'OACI³, comme les y encourage la Résolution A38-18, paragraphe 14.

4. ÉTAPES SUIVANTES

4.1 En se fondant sur l'expérience depuis 2010, maintenir le dynamisme et garder les États engagés dans l'initiative des plans d'action contribue à réaliser les bénéfices à retirer du développement de plans d'action volontaires, et à comprendre comment la mise en œuvre par les États de mesures d'atténuation peut être stimulée.

4.2 Les résultats des projets pilotes sont des exemples pratiques d'actions concrètes pour réduire les émissions de CO₂ pour tous les États. Des fonds expressément réservés provenant d'États et d'organisations internationales aideraient l'OACI à reproduire ces projets dans d'autres États qui demandent de l'assistance dans la mise en œuvre de plans d'action et à établir par le biais de l'AES de solides dispositifs de suivi des émissions. Cela permettrait que ces États bénéficient aussi des activités et des outils de renforcement des activités qui se sont révélés utiles pour accroître la sensibilisation aux questions environnementales et pour déclencher d'importantes synergies au niveau national pour s'efforcer de réduire les émissions de CO₂. De plus, une prochaine étape importante sera de renforcer les capacités de l'AES de saisir les données nécessaires pour soutenir un dispositif de mesure global fondé sur le marché pour l'aviation internationale, et dès que possible par la suite d'étendre à d'autres États la mise en œuvre de l'AES.

4.3 À la lumière des meilleures pratiques et des enseignements tirés des phases antérieures du processus de plans d'action, il faudra actualiser au cours du prochain triennat le Doc 9988 et le site web interactif APER pour assurer que l'information recueillie au moyen des plans d'action volontaires des États soit simplifiée et harmonisée. L'usage des instruments mis au point par l'OACI [p. ex. outil OACI d'estimation des économies de carburant (IFSET) (EBT)] devrait être davantage encouragé pour répondre aux besoins de collecte de données.

4.4 La constitution d'équipes des plans d'action nationaux est capitale pour que les États acquièrent de la maturité dans la communication des émissions de CO₂ de l'aviation. Ces équipes mettent en évidence l'opportunité qu'offre le processus d'élaboration de plans d'action pour l'aviation internationale d'évaluer aussi les avantages liés à l'aviation intérieure. Ceci, à son tour, aide les États à rationaliser la communication de comptes rendus à l'OACI sur les émissions de l'aviation internationale et à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CNUCC) sur les émissions de l'aviation intérieure. Les travaux en double sont ainsi évités et des synergies entre aviation internationale et aviation intérieure sont développées, tout en respectant les mandats des deux organisations.

4.5 Pour que l'OACI compile les renseignements relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux en vue de leur examen par l'Assemblée à sa 40^e session, ces renseignements devront être disponibles pour mi-2018.

³ <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/action-plan.aspx>

4.6 Parallèlement, l'OACI continuera de faciliter l'accès à des ressources financières, en continuant les partenariats avec l'UE, le PNUD et le GEF, et par de nouveaux partenariats si possible. De tels projets contribuent à l'initiative de l'OACI *Aucun pays laissé de côté*, et aident à identifier des bénéficiaires comme sources de connaissances potentielles dans les régions. Il est envisagé aussi que l'OACI organise au cours du prochain triennat des séminaires de formation pratique régionaux, en collaboration avec des États membres et des organisations régionales, pour apporter un plus ample soutien aux États dans la préparation et l'actualisation des plans d'action volontaires avec des données quantifiées, et d'encourager les États qui ont déjà soumis leur plan d'action à constituer des partenariats avec d'autres États membres pour appuyer les États qui n'ont pas encore élaboré le leur.

— FIN —