



## NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 7 – 9 octobre 2009

#### Point 3 : Moyens de mesurer les progrès

#### MOYENS DE MESURER LES PROGRÈS

(Note de travail présentée par la Suède, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres<sup>1</sup>, et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>)

#### SOMMAIRE

Mesures à prendre au niveau de l'OACI en ce qui concerne les moyens de mesurer les progrès.

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

#### 1. INTRODUCTION

1.1 La Communauté européenne (CE) et ses États membres ainsi que les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) considèrent que le rapport final du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) et la décision adoptée ultérieurement par le Conseil à sa 188<sup>e</sup> session constituent une base importante de la stratégie à élaborer par l'OACI pour s'occuper de l'incidence de l'aviation internationale sur les changements climatiques. La présente note propose des mesures à prendre au niveau de l'OACI en ce qui concerne certaines questions examinées par la réunion HLM afin de démontrer que l'aviation internationale est prête à contribuer de façon efficace à la réduction globale des émissions de gaz à effet de serre, et de confirmer ainsi le rôle clé de l'OACI devant la réunion de la COP15 de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) qui doit se tenir en décembre 2009 à Copenhague.

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède. Ces 27 États sont également membres de la CEAC.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-et-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

## **2. COLLECTE DE DONNÉES SUR LE TRAFIC ET LA CONSOMMATION DE CARBURANT**

2.1 Le GIACC a estimé que l'OACI devrait jouer un rôle de chef de file dans la coordination de la collecte et de l'analyse des données recueillies auprès de toutes les sources disponibles, en s'appuyant sur les arrangements existants au titre de l'article 67 de la Convention. Serait comprise la collecte de données sur la consommation de carburants dans l'industrie aéronautique, en collaboration étroite avec les organes internationaux compétents de l'industrie.

2.2 En vue d'établir des méthodes de mesure cohérentes et harmonisées et d'obtenir des résultats d'ensemble au niveau mondial, l'OACI devrait définir et adopter rapidement une méthode de calcul et de transmission des données sur l'avancement des États contractants dans la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux.

2.3 Pour éviter la répétition des demandes de données et limiter au minimum l'incidence sur les États contractants, tout mécanisme élaboré par l'OACI pour recueillir des données sur la consommation de carburants et autres données pertinentes devrait :

- a) garantir la cohérence avec les spécifications existantes de la CCNUCC ;
- b) être fondé dans toute la mesure possible sur les spécifications et les arrangements déjà établis par les États et les régions pour contrôler et transmettre des données actuelles ;
- c) garantir un moyen avantageux du point de vue coût-efficacité de combler les failles en matière de renseignements.

## **3. PLANS D'ACTION DES ÉTATS CONTRACTANTS**

3.1 Le GIACC est convenu que les États devraient être encouragés à élaborer des plans d'action qui s'articulent sur l'approche proposée à l'échelon national pour s'attaquer aux émissions de leur secteur aéronautique international. Ces plans devraient être notifiés à l'OACI et énoncer les mesures proposées auxquelles il faut donner priorité, l'approche de la mise en œuvre, la synchronisation et les résultats attendus.

3.2 Les États contractants devraient aussi élaborer des rapports annuels sur les mesures qu'ils prennent pour contribuer à la réalisation des objectifs mondiaux. Pour faciliter et harmoniser ce processus, l'OACI devrait élaborer un mécanisme de suivi et de compte rendu de la mise en œuvre des plans d'action des États contractants.

3.3 Les comptes rendus universels sur le trafic et la consommation de carburants devraient être établis en conformité avec l'article 67 de la Convention de Chicago, mais l'OACI devrait envisager les options de dérogation de minimis pour la présentation de plans d'action et de rapports d'avancement afin d'éviter un fardeau administratif inutile aux États contractants qui n'ont pas un niveau substantiel d'activité aéronautique internationale, comme il en a été question dans le cadre du GIACC.

3.4 Le GIACC a recommandé que l'OACI produise un rapport mondial récapitulatif tous les trois ans pour rendre compte des progrès réalisés en vue de la réalisation des objectifs mondiaux et du programme d'action. Ces rapports mondiaux récapitulatifs devraient être examinés à la session triennale

de l'Assemblée de l'OACI, permettant ainsi des délibérations sur les ajustements à apporter au programme d'action.

#### 4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION HLM-ENV

4.1 La réunion HLM-ENV est invitée à prier le Conseil de l'OACI :

- a) d'élaborer et de mettre en œuvre, au titre de l'article 67 de la Convention, un mécanisme pour recueillir annuellement auprès des États des données sur le trafic et la consommation de carburants ;
- b) à élaborer, avec l'assistance du CAEP, des méthodes pratiques et cohérentes par exemple pour le traitement et la transmission des données par les États contractants ;
- c) à s'assurer que ce mécanisme : 1) garantisse la cohérence avec les spécifications de la CCNUCC ; 2) se fonde dans toute la mesure possible sur les arrangements déjà établis par les États et les régions pour contrôler et transmettre des données actuelles ; 3) garantisse un moyen avantageux du point de vue coût-efficacité de combler les carences en matière de renseignements ;
- d) d'encourager les États contractants à élaborer des plans d'action qui s'articulent sur l'approche proposée à l'échelon national pour lutter contre les émissions provenant du secteur de l'aviation internationale et de déposer ces plans auprès de l'OACI ;
- e) d'élaborer un mécanisme de suivi et de compte rendu de la mise en œuvre des plans d'action des États contractants, leur permettant de présenter des rapports annuels sur les mesures qu'ils ont prises pour contribuer à la réalisation des objectifs mondiaux ;
- f) d'envisager des options de dérogation de minimis pour la présentation de plans d'action et de rapports d'avancement afin d'éviter un fardeau administratif inutile aux États contractants qui n'ont pas un niveau substantiel d'activité aéronautique internationale ;
- g) de produire un rapport mondial récapitulatif tous les trois ans pour faire connaître l'avancement de la réalisation des objectifs mondiaux et du programme d'action, ce qui permettrait à la session triennale de l'Assemblée de l'OACI de se pencher sur les ajustements à apporter au programme d'action.