



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

**Montréal, 7 – 9 octobre 2009**

### **Point 2 : Stratégies et mesures proposées pour réduire les émissions**

#### **STRATÉGIES ET MESURES VISANT À RÉDUIRE LES ÉMISSIONS**

(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 concernant les stratégies et les mesures visant à réduire les émissions.

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 avant 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. RÔLE DE L'OACI DANS L'ÉLABORATION DE MESURES D'ATTÉNUATION ET LA FACILITATION DE LEUR MISE EN ŒUVRE**

2.1 L'Europe appuie résolument l'élaboration par l'OACI de mesures d'atténuation pour l'ensemble de l'aviation internationale. La COP15 de la CCNUCC devrait faciliter l'élaboration de mesures par l'OACI en établissant pour le secteur des cibles mondiales concernant les changements climatiques. L'OACI devrait adopter d'ici 2011 des mesures visant à atteindre ces cibles. L'intégration effective de cibles pour l'aviation dans les ententes de la CCNUCC devrait être bénéfique au secteur de l'aviation en lui donnant accès aux instruments de la CCNUCC (tels que le marché international du carbone et les mécanismes pour un développement propre). Dans ce contexte, en coordination étroite avec la CCNUCC, l'OACI devrait évaluer et créer des instruments adéquats qui feront en sorte que le secteur de l'aviation des pays en développement, comme d'autres secteurs industriels, reçoive un appui pour améliorer ses activités, notamment par la modernisation de l'ATM, le remplacement des parcs aériens désuets et l'amélioration de l'efficacité des aéroports et des installations, y compris par le biais des mécanismes pour un développement propre.

2.2 Le GIACC a défini un ensemble de mesures concernant les émissions de GES provenant de l'aviation internationale. Cet ensemble de mesures a pour objet d'aider les États contractants et l'industrie aéronautique à déterminer les mesures qu'ils peuvent prendre. L'OACI devrait faire en sorte que cet ensemble de mesures soit dûment affiné, actualisé, augmenté et détaillé pour fournir d'autres renseignements, en particulier sur les gains relatifs, les coûts et les échéances correspondant à chaque mesure sur une base mondiale.

2.3 Certaines mesures définies par le GIACC pourraient être plus efficaces si elles étaient établies à l'échelle mondiale et, comme le souligne le rapport du GIACC, si l'OACI jouait un rôle direct dans la mise en œuvre de certaines de ces mesures, par exemple l'adoption de normes mondiales de rendement du carburant et l'élaboration de normes mondiales visant l'introduction harmonisée et opportune d'éléments d'avionique améliorés.

2.4 Le GIACC reconnaît également le besoin d'adopter des approches pour appuyer la mise en œuvre de mesures dans tous les États contractants. L'OACI devrait faciliter ces approches en augmentant l'assistance technique fournie aux États contractants qui choisissent de mettre en œuvre des mesures faisant partie de l'ensemble proposé par le GIACC, et concentrer ses efforts sur les États en développement.

## **3. MISE EN APPLICATION DE MESURES FONDÉES SUR LE MARCHÉ**

3.1 Le GIACC a recommandé que le Conseil de l'OACI établisse 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 qu'il s'efforce d'en accélérer la réalisation. Le GIACC a délibéré sur les questions cruciales qui devraient être examinées dans un tel cadre et a dégagé en particulier ce qui suit :

- a) les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale, prévus dans la Convention de Chicago, sont pleinement pris en compte ;
- b) les circonstances et capacités distinctes de chaque État contractant et de chaque région sont pleinement prises en compte ;

- c) seules les mesures les plus effectives et les plus efficaces sont retenues ;
- d) le respect du régime par l'industrie est facilité ;
- e) les mesures fondées sur le marché peuvent être coordonnées et ne font pas double emploi ;
- f) les questions relevant du domaine transfrontalier sont prises en compte.

3.2 L'Europe estime que les instruments fondés sur le marché peuvent garantir des réductions des émissions dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité. Parallèlement, elle reconnaît qu'il reste certaines divergences dans l'application transfrontalière de mesures fondées sur le marché et elle est fermement décidée à poursuivre le dialogue avec des partenaires internationaux sur les questions dégagées par le GIACC. Bien que les pourparlers bilatéraux entre les États soient jugés très prometteurs, la mise au point d'un processus approprié, comme l'a recommandé le GIACC, sous les auspices de l'OACI et sur la base des délibérations de la COP15 de la CCNUCC, pourrait faciliter la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché. Ce processus devrait porter sur les questions cruciales dégagées par le GIACC (et énumérées ci-dessus) et être mené à bien de manière accélérée et d'ici la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, en septembre 2010, afin que le cadre puisse être mis en application immédiatement après.

3.3 En ce qui concerne expressément la définition des options pour les mesures fondées sur le marché, l'interaction entre les initiatives des États contractants, la possibilité de prendre en compte les circonstances et capacités distinctes de chaque État contractant et de chaque région et l'utilisation possible des recettes produites par les mesures fondées sur le marché, le Conseil de l'OACI devrait examiner les travaux déjà réalisés par le GIACC et tenter de dégager une conclusion sur cette base.

#### 4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

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

- a) de jouer un rôle actif dans l'élaboration de mesures d'atténuation pour l'ensemble de l'aviation internationale, à adopter d'ici 2011 ;
- b) de veiller à ce que l'ensemble de mesures élaboré par le GIACC pour aider les États contractants et l'industrie aéronautique à définir les mesures qu'ils peuvent prendre pour réduire davantage les émissions de l'aviation internationale soit dûment affiné, actualisé, augmenté et détaillé ;
- c) d'accélérer l'élaboration et la mise en œuvre des mesures définies par le GIACC qui relèvent de la responsabilité directe de l'OACI ;
- d) d'analyser et d'augmenter l'assistance fournie aux États contractants qui choisissent de mettre en œuvre des mesures faisant partie de l'ensemble proposé par le GIACC, et de concentrer ses efforts sur les États en développement ;
- e) 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, en particulier, de ce qui suit : a) les principes de non-discrimination et de possibilités

égales et équitables pour développer l'aviation internationale, prévus dans la Convention de Chicago, sont pleinement pris en compte ; b) les circonstances et capacités distinctes de chaque État contractant et de chaque région sont pleinement prises en compte ; c) seules les mesures les plus effectives et les plus efficaces sont retenues ; d) le respect du régime par l'industrie est facilité ; e) les mesures fondées sur le marché peuvent être coordonnées et ne font pas double emploi et f) les questions relevant du domaine transfrontalier sont prises en compte ;

- f) de veiller à ce que ce processus porte sur les questions cruciales dégagées par le GIACC dans l'examen des travaux déjà effectués et qu'il soit mené à bien de manière accélérée et d'ici la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, en septembre 2010, afin que le cadre puisse être mis en application immédiatement après.

— FIN —