



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

GÉRER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE MONDIAL DANS LE CONTEXTE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AVIATION INTERNATIONALE

(Note présentée par la République populaire de Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le changement climatique affecte le bien-être de l'humanité et le développement durable mondial. Il s'agit non seulement d'une menace sur le plan de notre environnement, mais, ce qui est plus important, d'un problème lié au développement de l'humanité. Les buts et les objectifs de l'OACI sont d'élaborer des principes et des techniques de navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international. La CCNUCC, le protocole de Kyoto (PK) et le Plan d'action de Bali (PAB) constituent le cadre juridique de base et les prémisses de la recherche de solutions aux émissions de GES par l'aviation internationale. Le principe des « responsabilités communes, mais différenciées » (RCMD) constitue le fondement des négociations et de la coopération sur les questions d'émissions de GES par l'aviation internationale, et assure que l'équité sera prise en compte dans la résolution de ces problèmes. Les pays développés doivent prendre les devants en travaillant à une réduction substantielle de leur bilan carbone pour laisser suffisamment d'espace au développement de l'aviation internationale des pays émergents, tout appuyant ce développement par un soutien financier et des transferts de technologie aux pays en développement. La Chine suit depuis longtemps une politique de développement durable et, dans ses efforts de maintien et de promotion du développement du transport aérien, a induit des effets très positifs en apportant de solides contributions au problème de la réduction des émissions de GES de l'aviation internationale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) réaffirmer que la CCNUCC, le PK et le PAB constituent ensemble le cadre juridique de base et les prémisses pour traiter du problème des émissions de GES de l'aviation internationale. Le principe « RCMD » est le fondement retenu pour aborder le problème des émissions de GES de l'aviation internationale dans le cadre de la CCNUCC et le respect du principe RCMD ; à mettre l'accent sur le fait que les pays développés doivent assumer la responsabilité de leurs émissions historiques, prendre la tête de ce mouvement par des réductions majeures de leurs émissions et honorer leurs engagements antérieurs de fournir une assistance financière et des transferts de technologie aux pays émergents ;
- b) affirmer que l'objectif de l'efficacité énergétique ou la prise en compte des émissions cumulées historiques par habitant constitueront pour l'aviation internationale les options les plus réalistes

	<p>pour l'intégration du contrôle des émissions dans le processus de développement ; demander que les pays développés prennent et respectent des engagements proactifs en vue d'atteindre leurs objectifs de croissance neutre en carbone (CNC) et de réductions des émissions en valeur absolue, sans les imposer aux pays émergents ;</p> <p>c) affirmer que les mesures d'atténuation, d'adaptation, de soutien financier et de transferts de technologie sont tout aussi importantes; collaborer et participer aux négociations de la CCNUCC pour redéfinir le cadre des négociations de l'OACI sur l'aviation internationale et le changement climatique au cours de la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI en mettant à l'avant-scène les questions d'adaptation, de soutien financier et de transferts de technologie, ainsi qu'en explorant activement et en mettant en place les mécanismes correspondants ;</p> <p>d) réaffirmer que les pays s'engagent à déterminer un panier de mesures et à prendre des décisions en matière d'émissions de gaz à effet de serre de l'aviation en tenant compte de leurs particularités nationales ; réaffirmer la validité de la Résolution A36-22, Annexe L de l'Assemblée de l'OACI ; entreprendre des études pour quantifier l'impact des mesures fondées sur le marché sur le développement de l'aviation internationale, particulièrement dans les pays émergents ; encourager les pays développés à prendre le leadership dans l'introduction de MBM, notamment en établissant entre eux un marché des échanges de droits d'émissions, et en atteignant des résultats vérifiables pour les futurs partages ; s'opposer à la mise en application d'un système unilatéral et non différencié d'échanges de droits d'émissions à caractère universel.</p>
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C, <i>Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucun supplément de ressources n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Néant.

1. INTRODUCTION

1.1 Le changement climatique affecte le bien-être de l'humanité et le développement durable mondial. Il s'agit non seulement d'une menace sur le plan de notre environnement, mais, ce qui est plus important, d'un problème lié au développement de l'humanité. Les buts et les objectifs de l'OACI sont d'élaborer des principes et des techniques de navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international. La CCNUCC, le protocole de Kyoto (PK) et le Plan d'action de Bali (PAB) constituent le cadre juridique de base et les prémisses de la recherche de solutions aux émissions de GES par l'aviation internationale.

1.2 La *déclaration et les recommandations approuvées par la réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM)*, en octobre 2009, ont réaffirmé le principe de « responsabilités communes, mais différenciées » (RCMD), en ce sens que les pays développés doivent prendre le leadership dans la réduction des émissions. Ce principe établit des objectifs ambitieux à moyen et à long terme pour l'amélioration de l'efficacité énergétique et propose de prendre en compte les situations nationales spécifiques des pays émergents et leurs capacités respectives, ainsi que le développement durable de l'aviation internationale. Par ailleurs, les *recommandations* de la HLM soulignaient que les mesures destinées à aider les pays émergents devraient être élaborées plus en détail.

1.3 La conception des différents mécanismes de réduction des émissions peut conduire à la prise de conscience d'un objectif commun de réduction, mais il faudra aplanir les divergences actuelles pour aboutir à une base de discussion des défis futurs. Actuellement, l'équité devrait être reflétée et devrait être la clé des travaux sur ces questions. Les pays développés devraient assumer leurs responsabilités créées par la somme cumulée de leurs émissions historiques et la situation actuelle marquée par des disparités considérables du niveau d'émissions par habitant. Par ailleurs, les pays émergents vont devoir affronter des tâches ardues pour concilier le rehaussement du niveau de vie de leur population et la promotion de la croissance du transport aérien international. En d'autres termes, la contribution des pays émergents aux émissions de l'aviation internationale reflète principalement des questions de survie pour assurer l'accessibilité au transport aérien mondial de leurs populations.

2. POSITION GÉNÉRALE DE LA CHINE SUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

2.1 La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), le protocole de Kyoto (PK) et le Plan d'action de Bali (PAB) constituent la plate-forme juridique de base et les prémisses d'une recherche de solutions aux émissions de GES par l'aviation internationale. Le principe de « responsabilités communes, mais différenciées » (RCMD) constitue la norme fondamentale et le point focal dans les négociations sur le changement climatique. L'article 2.2 du PK prévoit que les pays développés (parties de l'annexe I) doivent prendre l'initiative d'un mouvement de réduction substantielle des émissions de GES de leur aviation internationale et tenir leurs engagements internationaux d'apporter aux pays émergents une assistance financière, technique et de développement de leurs compétences, en vue d'améliorer la capacité endogène des pays émergents d'affronter les problèmes de l'aviation internationale et du changement climatique.

2.2 À la lumière des dispositions et des articles de la CCNUCC et du PK, les conditions particulières des pays émergents doivent être prises en considération. Il existe des différences considérables entre les pays en développement et les pays développés pour ce qui est de la somme cumulée des émissions historiques, des embarquements rapportés à la population, des émissions par habitant, de la technologie et des infrastructures aéronautiques, du nombre d'aéronefs par habitant, des fonds disponibles, etc. Tout en comprenant et en respectant pleinement les besoins des pays émergents en matière de développement du transport aérien, les pays développés devraient travailler activement à réduire leurs propres émissions, à honorer leurs engagements internationaux et à fournir aux pays émergents une assistance financière, des transferts de technologie et une aide au développement de leur secteur aérien pour leur permettre d'améliorer leur efficacité énergétique.

2.3 La déclaration et les recommandations approuvées en octobre 2009 à la réunion de haut niveau devraient être mises en œuvre. L'OACI devrait repenser le cadre des futures négociations en visant à un ordre du jour plus complet et à un meilleur équilibre des intérêts. Plus précisément, il conviendrait de réaffirmer le caractère égalitaire des mesures d'atténuation, d'adaptation, de soutien financier et de transferts de technologie, et de clarifier certaines dispositions. En premier lieu, les responsabilités et les cibles de réduction des émissions des pays développés devraient témoigner d'un leadership dans le sens de la réduction des émissions et d'aspirations plus ambitieuses ; en second lieu, des mécanismes efficaces devraient être établis pour assurer l'évolution des aspects financiers, des transferts de technologie et du soutien à l'édification des capacités des pays développés envers les pays émergents ; et en troisième lieu, une discussion en profondeur devrait être entreprise sur l'adaptation, en particulier du soutien aux pays émergents, pour encourager des mesures d'adaptation dans la construction des aéroports et la gestion du trafic aérien.

2.4 La première priorité de l'OACI devrait être le développement du transport aérien international, dans l'esprit du mandat de l'article 44 concernant les buts et objectifs de la Convention de Chicago de l'OACI. Au nombre des objectifs ambitieux, l'efficacité énergétique ou l'évolution historique des émissions cumulées par habitant de l'aviation internationale constitueront des mesures appropriées pour l'intégration du contrôle des émissions dans le processus de développement. Par contre, les objectifs qui relèvent d'une approche unilatérale de la réduction des émissions constitueront une entrave au développement et ne seront ni praticables ni raisonnables. La Chine encourage les pays développés à prendre des engagements et à les respecter dans l'optique de la croissance neutre en carbone et de la réduction des émissions en valeur absolue, qui ne devraient cependant pas s'appliquer aux pays émergents.

2.5 De toutes les mesures de nature à promouvoir le développement durable de l'aviation internationale, l'assistance technologique et opérationnelle offrira les opportunités les plus réalistes de réduire efficacement et directement les émissions. La Chine est d'avis que ces mesures technologiques et opérationnelles présenteront le potentiel de contribution le plus important aux efforts des pays émergents pour réduire les émissions de leurs aviations respectives et resteront un but principal et le meilleur choix actuel pour réduire les émissions. La Chine reconnaît le rôle positif des mesures fondées sur le marché dans la réduction des émissions, mais pense qu'elles ne devraient être mises en œuvre qu'après des études poussées démontrant leur impact sur le développement, particulièrement le développement de l'aviation internationale dans les pays émergents. De plus, les pays développés devraient prendre l'initiative d'appliquer lesdites mesures à eux-mêmes et de faire des progrès démontrables avant une éventuelle extension du système. La Chine est opposée à des mesures unilatérales non différenciées et à l'application obligatoire d'un marché universel des droits d'émission.

3. ÉTUDE DE CAS SUR LES MESURES ET LES RÉSULTATS DE LA CHINE EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DE L'AVIATION INTERNATIONALE

3.1 Pour la Chine, le développement durable de l'aviation civile signifie « l'évolution de l'aviation civile en une industrie économe de ressources et respectueuse de l'environnement par la promotion de mesures de conservation de l'énergie et de réduction des émissions ». L'administration de l'aviation civile chinoise (CAAC) se mobilise et applique, dans le cadre de ses pouvoirs et de son mandat, des mesures visant à limiter au minimum les émissions de l'aviation, ce qui comprend, entre autres choses, les points suivants : élaborer un « plan de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES de l'aviation » ; établir des procédures de collecte de données, de surveillance et d'évaluation de la consommation d'énergie de l'aviation chinoise ; renforcer les mécanismes de supervision et de gestion au niveau des compagnies aériennes et des aéroports ; promouvoir une utilisation flexible de l'espace aérien de manière à réduire au minimum les distances de vol ; promouvoir le remplacement de l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (GAP) par des groupes de parc pour l'alimentation en énergie et la climatisation des avions au sol, de façon à éliminer les émissions correspondantes ; et généraliser son programme d'économies d'énergie et de réduction des émissions à l'échelle de l'industrie du transport aérien.

3.2 Les efforts de la CAAC en matière de rationalisation de l'acheminement des aéronefs en vol afin de « privilégier des routes directes temporaires favorisant l'efficacité » ont permis de réduire de 15,8 millions de kilomètres au total les distances de vol en 2009, soit une économie de 88 000 tonnes de carburant et une réduction de quelque 280 000 tonnes des émissions de CO₂. Aux aéroports internationaux de Beijing Capital (PEK), Shanghai Pudong (PVG) et Guangzhou Baiyun (CAN), le programme expérimental de remplacement des GAP par des groupes de parc pour l'alimentation en

énergie et en climatisation a permis d'économiser 38 000 tonnes de combustible et d'éviter quelque 120 000 tonnes d'émissions de CO₂, au cours de l'année 2009. Sous la gouverne de la CAAC, les compagnies aériennes chinoises ont, l'une après l'autre, pris des mesures pour améliorer leur exploitation et réduire leur bilan carbone sous le thème général « Voler vert ». Les mesures prises à cet effet comprennent l'optimisation systématique des structures des routes aériennes et des distances de vol. Qui plus est, les compagnies aériennes chinoises s'équipent de nouveaux avions et de nouveaux moteurs, et se débarrassent de leurs anciens équipements en dépit de la situation économique difficile. Actuellement, l'âge moyen de la flotte chinoise est inférieur à huit ans, ce qui est moins que la flotte mondiale.

3.3 La CAAC entend poursuivre ses efforts de réduction des émissions de carbone par le biais de la coopération internationale en matière de recherche et de mise en œuvre des carburants de substitution.

4. **RECOMMANDATION**

4.1 L'Assemblée est invitée à examiner et à inclure dans sa résolution les textes proposés aux points a) à d) du résumé analytique.