



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 17 : Protection de l'environnement

#### PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT – FAITS NOUVEAUX SURVENUS DANS D'AUTRES ORGANISMES DES NATIONS UNIES ET ORGANISATIONS INTERNATIONALES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des faits nouveaux survenus depuis la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée concernant des questions liées aux travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement, entrepris en coopération avec d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales, y compris ceux découlant du processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

L'OACI et ses États membres doivent exprimer clairement leurs préoccupations en ce qui concerne les délibérations dans le cadre du processus de la CCNUCC pour ce qui est de la mobilisation de recettes pour financer les efforts en matière de changements climatiques et de l'utilisation de l'aviation internationale comme source potentielle de ces recettes, pour s'assurer que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de façon disproportionnée comme source de recettes pour un tel financement. Ces préoccupations devraient également être reflétées dans le texte de la résolution de l'Assemblée relative à l'aviation internationale et aux changements climatiques (C-Dec 198/8).

Des renseignements concernant la coopération de l'OACI avec l'Initiative pour un climat neutre de l'ONU sont présentés dans une note de travail distincte de l'Assemblée (Voir A38-WP/33, *Initiative de neutralité climatique de l'Organisation des Nations Unies*).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître la coopération continue de l'OACI avec d'autres organismes des Nations Unies, en particulier dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques, comme le demande la Résolution A37-19 de l'Assemblée ;
- b) à appuyer la poursuite de la coopération de l'OACI avec d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales ;
- c) à inviter les États membres à exprimer clairement leur inquiétude, dans le cadre du processus de la CCNUCC, quant à l'utilisation de l'aviation internationale comme source potentielle de recettes pour le financement à long terme de la lutte contre les changements climatiques, afin de veiller à ce que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de façon disproportionnée comme source pour le financement de cette lutte;
- d) à inviter les États membres à communiquer et à assurer la coordination avec leurs délégations des Parties au processus de la CCNUCC au sujet des faits nouveaux survenant sous les auspices de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques;
- e) à tenir compte des renseignements contenus dans la présente note pour actualiser la Résolution A37-19 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C – <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les décisions émanant d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales peuvent avoir des incidences financières pour l'aviation internationale.
<i>Références :</i>	A38-WP/31 <i>Assistance aux États – Aviation et changements climatiques</i> A38-WP/33 <i>Initiative de neutralité climatique de l'Organisation des Nations Unies</i> A38-WP/34 <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. CONVENTION-CADRE DES NATIONS UNIES SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (CCNUCC)

1.1 L'OACI a poursuivi sa coopération avec le processus de la CCNUCC en suivant de près les faits nouveaux et en fournissant périodiquement des renseignements et des perspectives liés à l'aviation internationale ou aux questions qui ont une incidence sur l'aviation internationale.

1.2 Le processus au titre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto inclut la Conférence annuelle des Parties à la CCNUCC (COP) qui se tient conjointement avec la Conférence des Parties tenant lieu de réunion des Parties au Protocole de Kyoto (CMP). Depuis la dernière session de l'Assemblée de l'OACI, les réunions suivantes se sont tenues : COP16/CMP6 à Cancun (Mexique) en décembre 2010, COP17/CMP7 à Durban (Afrique du Sud) en décembre 2011 et COP18/CMP8 à Doha (Qatar), en décembre 2012.

1.3 La COP a été appuyée par les réunions de ses organes subsidiaires, y compris l'Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA) et le Groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme (AWG-LCA) qui se sont concentrés sur les éléments clés du Plan d'action de Bali adopté en 2007, une vision partagée pour une action concertée à long terme, des mesures renforcées d'adaptation et d'atténuation, et le financement, le transfert de technologies et le renforcement des capacités. La CMP a été appuyée par les réunions de son Groupe de travail spécial sur les nouveaux engagements des Parties visées à l'Annexe 1 au titre du Protocole de Kyoto (AWG-KP) pour examiner les engagements des pays développés (Parties à l'Annexe 1) en matière de réduction des émissions au-delà de la première période d'engagement du Protocole de Kyoto (2008 à 2012).

1.4 L'AWG-LCA et l'AWG-KP ont achevé leurs travaux et ont été dissous à la Conférence de Doha, et le Groupe de travail spécial sur la plateforme de Durban pour une action renforcée (ADP), nouvellement institué, a poursuivi les travaux en vue de l'adoption dès 2015 d'un accord mondial juridiquement contraignant sur les changements climatiques applicable à compter de 2020.

1.5 En décembre 2012, la Conférence de Doha a adopté une série de décisions connue sous le nom de « Passerelle climat de Doha », qui prévoit :

- a) les amendements du Protocole de Kyoto : la deuxième période d'engagement de huit ans allant de 2013 à 2020 ; la révision des engagements des Parties à l'Annexe I dès 2014 ; le m
- b) aintien de mécanismes souples dans le cadre du Protocole de Kyoto ;

- c) la prolongation d'une année dès la fin de 2013 du programme de travail sur le financement des questions de climat à long terme afin d'analyser plus avant des options en vue de la mobilisation de 100 milliards USD par année dès 2020 obtenus auprès d'une large gamme de sources potentielles ;
- d) un plan de travail élaboré du processus ADP qui couvre les éléments d'un texte de négociation devant être disponible dès décembre 2014 à la COP20, le texte de négociation devant être disponible avant mai 2015 et un accord légalement contraignant sur les changements climatiques devant être adopté à la COP21 en décembre 2015 pour application à partir de 2020.

1.6 Depuis la dernière session de l'Assemblée, l'OACI a continué de présenter périodiquement aux réunions du SBSTA des exposés des faits récents survenus à l'OACI en ce qui concerne l'aviation internationale et les changements climatiques<sup>1</sup>. Plusieurs Parties ont appuyé la poursuite des travaux par l'OACI et l'Organisation maritime internationale (OMI). D'autres Parties ont proposé que les travaux de l'OACI et de l'OMI soient guidés par le principe des responsabilités communes mais différenciées (RCMD) prévu par la CCNUCC. À la Conférence de Doha, pour la neuvième fois consécutive, le SBSTA est parvenu à la même conclusion : « notant les renseignements reçus des Secrétariats de l'OACI et de l'OMI et des progrès dont ils rendent compte, et invitant ces deux organisations à continuer de rendre compte aux futures sessions du SBSTA ».

1.7 Dans le cadre du processus de l'AWG-LCA, des vues divergentes ont été exprimées, y compris pour ce qui est de la nécessité d'un texte-cadre général qui pourrait s'appliquer uniformément au transport international (aéronautique et maritime) et à d'autres secteurs, ainsi que le bien fondé et la nécessité pour la CCNUCC de donner des orientations spécifiques aux travaux de l'OACI et de l'OMI. L'AWG-LCA n'a pas été en mesure de parvenir à un accord à ce sujet. Concernant la question du financement à long terme des travaux sur les changements climatiques, certaines Parties ont manifesté leurs préoccupations en ce qui concerne les options proposées par d'autres Parties, visant à utiliser les secteurs aéronautique et maritime internationaux comme l'une des sources pour mobiliser 100 milliards d'USD par année dès 2020. La Conférence de Doha a décidé de prolonger le programme sur le financement en question d'une année, à savoir jusqu'à la fin de 2013.

1.8 Des travaux ont été entrepris dans deux directions au titre du nouveau processus de l'ADP : 1) l'élaboration du plan de travail de l'ADP ; et 2) l'examen des options et des moyens d'augmenter les niveaux d'ambition pour clore l'écart en matière d'émissions entre les engagements actuels des Parties et les niveaux de réduction nécessaires pour parvenir à la cible des 2 °C. Plusieurs Parties ont identifié la poursuite de l'avancement des travaux à l'OACI et à l'OMI comme l'une des initiatives complémentaires visant à augmenter le niveau d'ambition. L'OACI et ses États membres doivent contrôler de près si et comment les questions liées à l'aviation internationale sont prises en compte dans le processus de l'ADP. La prochaine conférence majeure de la CCNUCC (COP19/CMP9) se tiendra du 11 au 22 novembre 2013 à Varsovie (Pologne).

## 2. ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

---

<sup>1</sup> Les états présentés par l'OACI au SBSTA de la CCNUCC peuvent être consultés à <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/statements.aspx>.

2.1 À la 62<sup>e</sup> réunion du Comité de protection de l'environnement marin (CPEM) l'OMI a adopté des mesures techniques et opérationnelles pour la marine marchande internationale<sup>2</sup>. En mars 2012, la 63<sup>e</sup> réunion du CPEM est convenue de lignes directrices techniques visant à appuyer la mise en œuvre de ces mesures. La 65<sup>e</sup> réunion du CPEM, tenue en mai 2013, a adopté une résolution sur la coopération technique et le transfert de technologies qui faciliterait la mise en œuvre des mesures techniques et opérationnelles. Concernant les mesures basées sur le marché, le CPEM a entrepris des travaux pour évaluer dix propositions de mesure mondiale applicable à la marine marchande internationale.

### **3. CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

3.1 La Conférence des Nations Unies sur le développement durable, connue sous le nom de Rio+20, s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil) en juin 2012. Parmi les thèmes de la Conférence, l'énergie renouvelable, en particulier les carburants alternatifs durables pour l'aviation, a été le thème le plus pertinent pour l'OACI. À la Conférence Rio+20, l'OACI a organisé, en étroite collaboration avec ses partenaires de l'industrie, une série de quatre vols commerciaux avec correspondances de Montréal à Rio de Janeiro, tous alimentés par des carburants alternatifs durables.

3.2 À la suite des résultats de la Conférence Rio+20, le Secrétaire général de l'ONU a publié un cadre de mise en œuvre qui présente les mises à jour de toutes les initiatives et mesures majeures liées au résultat de la Conférence Rio+20 dans divers domaines, tels que l'énergie et le transport durable. L'OACI est pleinement engagée dans ce processus et continuera à informer le Secrétariat de l'ONU des nouvelles initiatives et des nouveaux partenariats qui seront lancés comme suite aux résultats de Rio+20 et au processus de suivi.

### **4. GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT (GIEC)**

4.1 Le Groupe d'experts intergouvernemental sur les changements climatiques (GIEC) a entrepris des travaux pour élaborer son cinquième Rapport d'évaluation (AR5) qui devrait être achevé en 2014. L'OACI coopère avec le processus du GIEC pour s'assurer que les questions liées à l'aviation et aux changements climatiques sont couvertes dans l'AR5. L'OACI a demandé en particulier que l'AR5 examine les incidences des émissions de l'aviation autres que le CO<sub>2</sub>, actualise les tendances en ce qui concerne les émissions de GES de l'aviation et intègre les tout derniers travaux de l'OACI en matière de mesures d'atténuation.

### **5. PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT (PNUD) / FONDS POUR L'ENVIRONNEMENT MONDIAL (FEM)**

5.1 Dans le cadre des efforts pour faciliter la fourniture d'une assistance financière en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre de plans d'action nationaux sur les activités de réduction de CO<sub>2</sub>, l'OACI élabore actuellement un programme avec le Programme des Nations Unies pour le

---

<sup>2</sup> Des amendements de l'Annexe VI de la Convention MARPOL visant à y introduire un nouveau chapitre pour rendre obligatoire aux nouveaux navires l'application de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) et obligatoire également aux navires nouveaux et existants le Plan de gestion du rendement énergétique des navires (SEEMP).

développement (PNUD) et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM). Le PNUD est l'institution d'exécution autorisée du FEM, lequel a été établi à titre de programme de la Banque mondiale pour apporter une aide à la protection de l'environnement mondial et promouvoir le développement durable de l'environnement (voir la note A38-WP/31, Assistance aux États – Aviation et changements climatiques).

## 6. ORGANISATION MONDIALE DU TOURISME (OMT)

6.1 À l'occasion de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), en mars 2013, l'OACI et l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) ont signé une déclaration conjointe reconnaissant l'intention des deux institutions des Nations Unies de commencer à coopérer plus étroitement dans des domaines d'intérêt commun, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation et du tourisme.

## 7. CONCLUSIONS

7.1 Depuis la dernière session de l'Assemblée, le contact a été maintenu avec d'autres organismes de l'ONU et organisations internationales en vue d'acquiescer une meilleure compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation sur l'environnement et aussi d'étudier des modes de coopération et de synergie pour l'établissement des politiques et la mise en œuvre de mesures visant à limiter ou à réduire les émissions de l'aviation. Afin de préserver le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de l'aviation et l'environnement, il est important que l'OACI et ses États membres fassent de nouveaux progrès et mettent en lumière les faits nouveaux survenus à l'OACI au profit d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales.

7.2 Concernant la mobilisation de recettes pour le financement des activités relatives au climat et l'utilisation de l'aviation internationale comme source potentielle de ce type de recettes, question examinée dans le processus de la CCNUCC, il faudrait souligner le fait que des ressources financières seraient nécessaires au secteur de l'aviation internationale lui-même pour la mise en œuvre d'un panier de mesures en vue de réaliser les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI. L'OACI et ses États membres doivent manifester clairement leurs préoccupations pour s'assurer que l'aviation internationale n'est pas ciblée de façon disproportionnée comme source de recettes pour financer les activités relatives au climat, y compris en reflétant ces préoccupations dans le texte d'une résolution de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques.