

**NOTE DE TRAVAIL****ASSEMBLÉE — 38^e SESSION****COMITÉ EXÉCUTIF****Point 17: Protection de l'environnement****ATTENTES ET OBJECTIFS SOUHAITABLES DE LA 38^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE
RELATIFS À L'AVIATION INTERNATIONALE ET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE
— LE POINT DE VUE DU ROYAUME D'ARABIE SAOUDITE**

(Note présentée par le Royaume d'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le dossier de l'incidence de l'aviation internationale sur le changement climatique demeure une des priorités de l'OACI et de son Secrétariat. En dépit de leurs activités constantes sur cette question depuis la fin de la 37^e session de l'Assemblée, aucune mesure n'a encore été prise à ce sujet qui puisse rapprocher d'une décision durant la 38^e session de l'Assemblée.

Depuis l'adoption de la Résolution A 37-19 par la 37^e session de l'Assemblée, « *Exposé récapitulatif de la politique et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique* » plusieurs possibilités ont été étudiées dans le domaine de la politique générale pour limiter l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement. Parmi les solutions proposées figuraient des mesures techniques, opérationnelles et économiques, car il est à noter que ces mesures ont des incidences autant sur les pays en développement que sur les pays industrialisés. Or, les opinions et les propositions des États sont différentes, ce qui nuit à l'adoption de conclusions recueillant un appui collectif universel.

Il est bien connu que ce problème a un aspect universel et que sa solution doit être universelle elle aussi. Toutes les parties intéressées devraient coopérer avec l'OACI pour parvenir à une solution uniforme et atteindre les objectifs de l'aviation relatifs à l'environnement. Il faudrait insister sur la nécessité d'éviter les mesures unilatérales ainsi que l'incidence de toutes les solutions envisagées sur les mouvements aériens dans les pays en développement.

La présente note rend compte d'un examen du point de vue du Royaume d'Arabie Saoudite sur la question de l'aviation internationale et du changement climatique.

Suite à donner : l'Assemblée est invitée à :

- a) examiner les renseignements de la présente note de travail ;
- b) tenir compte du point de vue du Royaume d'Arabie Saoudite exposé au § 5.1 de la présente note.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique C — Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien. |
| <i>Incidences financières :</i> | Aucune ressource supplémentaire n'est demandée |
| <i>Références :</i> | Doc 9958, <i>Résolution de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2010)</i> |

¹ Version arabe de cette note fournie par l'Arabie saoudite

1. INTRODUCTION

1.1 La question de l'incidence de l'aviation internationale sur l'environnement est une des plus importantes que l'OACI ait jamais examinées. La protection de l'environnement a été un des objectifs stratégiques de l'OACI et elle a lourdement pesé sur les épaules de toutes les parties intéressées.

1.2 Ce sujet a tout particulièrement retenu l'attention depuis deux décennies, même si l'aviation internationale ne produit qu'un faible pourcentage des émissions gazeuses dans l'atmosphère (quelque 2 % du total). Or, du fait que l'on craint que ce pourcentage n'augmente à l'avenir en raison de la croissance continue de l'aviation, les délibérations de nombreuses réunions ont mis en relief la nécessité de trouver le meilleur mécanisme possible pour réduire autant que faire se peut l'incidence des émissions de l'aviation civile sur le climat.

1.3 Le panier de mesures sur lequel on a insisté pour résoudre ce problème comprenait des mesures techniques, opérationnelles et économiques. Les premières consistaient à améliorer le rendement du carburant pour que la même quantité d'énergie puisse être produite par moins de carburant. Les mesures opérationnelles consistent notamment à raccourcir les routes aériennes ou à réduire la masse des aéronefs alors que les mesures économiques sont surtout fondées sur les mécanismes du marché, telles que le régime des échanges d'émissions.

1.4 Les mesures basées sur le marché ont fait l'objet de débats au cours desquels plusieurs États ont fait des réserves (portant sur les conditions et le potentiel de telles mesures). C'est ainsi que plusieurs séances du Conseil de l'OACI ont été consacrées à l'examen du panier de mesures proposées en général, et sur des mesures basées sur le marché en particulier.

2. ANALYSE

2.1 À la suite des recommandations de la 37^e session de l'Assemblée, en 2007, le Conseil de l'OACI a établi un Groupe d'experts sur l'aviation internationale et le changement climatique qu'il a chargé d'élaborer un programme de travail sérieux sur l'aviation internationale et le changement climatique et de lui présenter ses recommandations. Parmi les plus importants résultats des travaux de ce groupe figurent des recommandations sur la nécessité d'éviter le chevauchement des mesures qui ont été adoptées pour tenter de résoudre le même problème et celle d'établir un cadre général des mesures basées sur le marché.

2.2 C'est pourquoi, à sa session de 2010, l'Assemblée a adopté une résolution (Résolution A37-19) dans laquelle elle recommande la mise au point d'un cadre universel des mesures basées sur le marché qui s'inspirent des lignes directrices jointes à la résolution et qu'il conviendrait d'étudier en détail jusqu'à la 38^e session de l'Assemblée.

2.3 Depuis, le Conseil de l'OACI a continué d'examiner la question pendant ses propres séances et pendant celles de son Comité du transport aérien. En novembre 2012, à sa 198^e session, il a recommandé la création d'un groupe de fonctionnaires gouvernementaux de haut niveau qui pourraient être désignés par les administrations pour formuler des recommandations sur les politiques générales à soumettre à l'examen du Conseil, conformément à la Résolution A37-19. L'objectif consistait à préparer un projet de résolution de l'Assemblée à présenter au Conseil qui le soumettrait par la suite à la 38^e session de l'Assemblée.

2.4 Le Groupe d'experts de haut niveau a tenu trois réunions, en décembre 2012, janvier/février 2013 et mars 2013. À la dernière, ses membres ont pu se prononcer sur un projet de

résolution destiné à être soumis à la 38^e session de l'Assemblée, pour sa partie qui ne traite pas des mesures basées sur le marché ainsi que des propositions et observations sur pareilles mesures. Ce document a constitué le point de départ de tous les débats du Conseil qui ont suivi cette réunion. Les points de vue sur plusieurs éléments de la résolution continuent de faire l'objet de nombreuses divergences.

3. LES DÉFIS

3.1 La question de l'aviation internationale et du changement climatique appelle beaucoup de recherche et des études poussées. Elle devrait être traitée dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique (CCNUCC). C'est pourquoi il ne faut jamais oublier qu'il ne sera pas aisé de parvenir à un accord au sein de l'OACI sur un sujet qui n'a pas été approuvé par les Nations Unies. Or, elles ne se sont pas encore entendues sur la manière de traiter les émissions d'oxyde de carbone produites par les transports aérien et maritime.

3.2 Les mesures unilatérales rendront la mission encore plus difficile et plus compliquée, car elles toucheront les intérêts d'autres pays intéressés, ce qui nuira en bout de ligne à tout le secteur du transport aérien.

3.3 Aucune solution ne pourra satisfaire toutes les parties tant que les pays en développement subiront les conséquences de la responsabilité historique des pays industrialisés en ce qui concerne les incidences de l'aviation internationale sur le climat.

3.4 Il faut bien admettre que les conditions et les moyens des États diffèrent, ce qui aura des conséquences sur la contribution que chacun apportera éventuellement à la solution du problème du changement climatique.

3.5 Les objectifs ambitieux et le carburant de rechange durable, ainsi que les mesures basées sur le marché mentionnées dans la Résolution A37-19, font partie intégrante du panier des mesures qui pourront être prises. L'accent sur ces mesures plutôt que sur d'autres mesures techniques et opérationnelles déterminera en partie la solution unifiée à cet égard.

4. CONCLUSION

4.1 En reconnaissance de ce rôle important que l'aviation civile joue dans le progrès économique, l'accès aux marchés mondiaux et les communications avec les peuples du monde, en particulier ceux des pays en développement, ainsi que le rôle que joue l'aviation civile dans le développement durable de ces États, le Royaume d'Arabie Saoudite connaît bien le dossier de l'aviation internationale et du changement climatique et il lui attache une grande importance. Le Royaume espère qu'un accord collectif pourra être atteint par le truchement de l'OACI dans le cadre de la CCNUCC, qui énoncera les principes et responsabilités communs mais différents et tiendra compte de la responsabilité historique des États.

4.2 Le Royaume est favorable à ce que les États et les régions ne prennent aucune mesure individuelle qui puisse nuire aux intérêts d'autres États en l'absence de tout accord mutuel. Les mesures prises devraient tenir dûment compte du principe des responsables communes mais différentes ainsi que de la situation spéciale et différente aussi des États et de la non-discrimination. Pareil accord devrait être

applicable aux échelons bilatéral et collectif et tenir dûment compte des besoins des pays en développement et des pays isolés.

4.3 Comme beaucoup d'autres pays en développement, le Royaume s'efforce de faire continuellement progresser son transport aérien au même rythme que son économie et que sa population. Il est prévu que d'ici 2020 le volume du transport aérien du Royaume aura plus que doublé par rapport à celui de 2005. C'est pourquoi, comme d'autres pays en développement, le Royaume souhaite vivement avoir la possibilité d'atteindre avec eux le degré de développement auquel ils aspirent.

5. RECOMMANDATION

5.1 L'Assemblée est donc invitée à tenir compte du point de vue du Royaume sur la question de l'aviation civile internationale et du changement climatique. Ce point de vue peut être résumé dans plusieurs recommandations comme suit : L'Assemblée

- a) recommande instamment l'étude de la conception et la mise au point d'un mécanisme pour faciliter la fourniture de l'assistance technique et financière aux pays en développement et leur accès aux ressources financières existantes et nouvelles, au transfert de la technologie, au renforcement des capacités et aux mesures d'adaptation aux incidences sur l'environnement prises collectivement pour contribuer aux efforts de coopération de l'OACI et des États ;
- b) recommande instamment l'étude d'idées novatrices pour trouver des sources de financement permettant de couvrir les coûts des mesures d'adaptation et du transfert de la technologie sans recourir à l'imposition de redevances ou de taxes sur la consommation de carburant d'aviation ;
- c) recommande instamment que l'accent soit mis sur des mesures plus efficaces, autres que celles qui sont basées sur le marché, pour réduire les émissions. Elles comprennent les mesures opérationnelles prises pour gérer le trafic aérien, moderniser les flottes et améliorer les systèmes de navigation aérienne, puisque ces mesures sont acceptées unanimement ;
- d) charge le Secrétariat de poursuivre ses études pour évaluer l'incidence économique des mesures basées sur le marché sur les pays en développement et isolés, ainsi qu'il est demandé au § 18 de la Résolution 37-19 ;
- e) recommande, au chapitre des objectifs ambitieux, que toute décision tienne dûment compte de la situation, des moyens et de la contribution de chaque État en développement et industrialisé à la concentration dans l'atmosphère d'émissions gazeuses à effets de serre produites par l'aviation. Ce sont eux qui décident comment les États contribuent volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux universels.