



**RÉUNION DE HAUT NIVEAU
SUR LA FAISABILITÉ D'UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME
CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂
DE L'AVIATION INTERNATIONALE**

Montréal, 19 au 22 juillet 2022

- Point 1 :** Scénarios de réduction des émissions de CO₂ et modalités relatives à un objectif ambitieux mondial à long terme concernant l'aviation internationale
- Point 2 :** Moyens de mise en œuvre d'un objectif ambitieux mondial à long terme concernant l'aviation internationale
- Point 4 :** Conclusions et recommandations de la réunion

**RÉFLEXIONS SUR L'ÉLABORATION D'UN SOLIDE MÉCANISME D'APPUI AUX PAYS EN DÉVELOPPEMENT
(ÉLÉMENT CONSTITUTIF 5)**

(Note présentée par le Brésil, la Fédération de Russie et la République populaire de Chine)

RÉSUMÉ

Depuis 2010, résolution après résolution, l'Assemblée prie le Conseil de créer un mécanisme d'assistance aux pays en développement. Sont exposées dans la présente note les raisons pour lesquelles il importe de créer un tel mécanisme et l'avis de la Chine sur la manière de procéder.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Il est souligné dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) que la mesure dans laquelle les pays en développement parties s'acquitteront effectivement de leurs engagements au titre de la Convention dépendra de l'exécution efficace par les pays développés parties de leurs propres engagements en ce qui concerne les ressources financières et le transfert de technologie.

1.2 Aux termes de l'Accord de Paris, les pays développés parties fournissent des ressources financières pour venir en aide aux pays en développement parties aux fins tant de l'atténuation que de l'adaptation dans la continuité de leurs obligations au titre de la Convention.

¹ Les versions anglaise et chinoise ont été fournies par le Brésil, la Fédération de Russie et la République populaire de Chine.

1.3 Il est reconnu dans le *Pacte de Glasgow pour le climat* qu'une augmentation de l'aide apportée aux pays en développement parties leur permettra de prendre des mesures plus ambitieuses.

1.4 Dans son rapport, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) fait observer qu'une aide financière accélérée des pays développés et d'autres sources en faveur des pays en développement est un facteur essentiel améliorer l'efficacité des mesures d'atténuation et remédier au caractère inéquitable de l'accès au financement.

1.5 Depuis 2010, dans toutes ses résolutions, l'Assemblée prie le Conseil de créer un mécanisme d'assistance pour améliorer l'accès des pays en développement aux technologies, à l'aide financière et au renforcement des capacités. Malheureusement, le Conseil n'a pas tenu de débat de fond sur cette question et ledit mécanisme n'a toujours pas été mis en place.

2. IMPORTANCE POUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT DE LA CRÉATION D'UN MÉCANISME D'ASSISTANCE

2.1 La plus grande partie des émissions mondiales de gaz à effet de serre enregistrées dans le passé et actuellement provient des pays développés. Ces émissions ont des effets considérables sur les changements climatiques au niveau mondial. Depuis 1990, le volume des émissions annuelles de l'aviation internationale des quatre principaux pays développés, l'Allemagne, les États-Unis d'Amérique, la France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, dépasse le volume total des émissions annuelles de l'aviation internationale de 18 pays en développement et en transition (voir en appendice). Selon le principe des responsabilités communes mais différenciées, les pays développés doivent faire face à leurs responsabilités internationales et à la nécessité absolue de leur action pour la réussite de l'aviation internationale et la lutte contre les changements climatiques, en atteignant tous la neutralité carbone dans leur aviation internationale d'ici à 2020 et en fournissant aux pays en développement une assistance technologique et financière et aux fins du renforcement des capacités.

2.2 Les pays en développement ne disposent pas des ressources technologiques et financières ni des compétences et autres éléments clés nécessaires au renforcement de leur action visant à réduire les émissions de leur aviation internationale. Étant donné que l'OACI n'a pas créé un solide mécanisme d'assistance, accroître les ambitions en matière d'atténuation équivaut à priver les pays en développement de la possibilité de développer leur aviation internationale, ce qui est bien évidemment contraire à l'esprit et à la lettre de la Convention relative à aviation civile internationale.

2.3 La possibilité de réviser à la hausse l'ambition d'atténuer les émissions de l'aviation internationale dépendra de l'ampleur de l'assistance financière, technologique et en matière de renforcement des capacités qui sera fournie par les pays développés aux pays en développement.

3. RECOMMANDATIONS CONCERNANT LA CRÉATION D'UN MÉCANISME D'ASSISTANCE

3.1 Dans son action pour la protection de l'environnement, l'OACI devrait s'occuper en priorité de la création d'un mécanisme d'assistance aux pays en développement au cours des trois prochaines années. Le Conseil devrait présenter un plan relatif à la mise en place d'un tel mécanisme d'ici à 2023 et lancer l'application de ce plan en 2024.

3.2 Le mécanisme d'assistance devrait notamment mais non exclusivement prévoir la création d'un fond pour le développement d'une aviation internationale durable auquel les pays développés devraient être priés de verser à titre collectif une contribution annuelle totale d'un niveau

plancher de 2 milliards de dollars et la mise en place d'une plate-forme visant à faciliter le transfert par les pays développés des technologies de décarbonation de l'aviation aux pays en développement par l'intermédiaire de l'OACI.

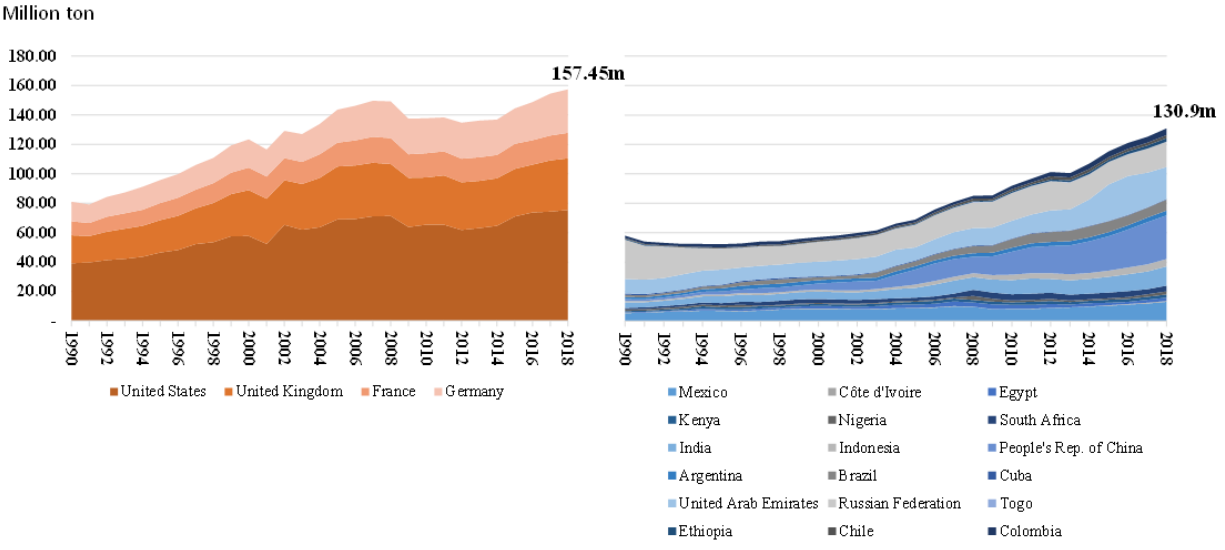
3.3 Il faudrait que l'OACI assure le suivi et dresse le bilan des progrès accomplis dans l'accès des pays en développement à l'aide financière, aux transferts de technologies et au renforcement des capacités. En outre, l'importance de l'ambition des objectifs de l'OACI à moyen et long terme sera modifiée en temps voulu pour qu'elle égale l'ambition de l'appui fourni par les pays développés aux pays en développement.

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

4.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) reconnaître qu'un ambitieux mécanisme d'assistance garantissant l'accès des pays en développement à une assistance adéquate sur les plans financier, technique et du renforcement des capacités fournie par les pays développés est une importante condition pour mener à bien une ambitieuse décarbonation de l'aviation internationale ;
- b) inviter l'Assemblée à sa 41^e session à prier le Conseil de mener à bien la construction d'un mécanisme d'assistance dans les meilleurs délais, afin de donner suite à la recommandation formulée au paragraphe 3 ci-dessus ; et
- c) tenir compte de la teneur des sous-paragraphes a) et b) du paragraphe 4.1 dans les textes qui seront adoptés par la Réunion de haut niveau sur un objectif ambitieux à long terme.

APPENDICE (anglais seulement)



Data source: IEA (2020) CO₂ emission from aviation internationale bunkers