



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

RENFORCEMENT DE L'ADAPTATION DE L'AVIATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES AU NIVEAU MONDIAL : ÊTRE MIEUX À MÊME DE FAIRE FACE AUX RISQUES GRÂCE À DES ORIENTATIONS UNIFIÉES, À DES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE INTÉGRÉES ET À DES DISPOSITIONS INCORPORÉES DANS LES ANNEXES ET LES SARP EXISTANTES DE L'OACI

(Note présentée par le Royaume de l'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose les raisons pour lesquelles l'Arabie saoudite estime qu'il est impératif de mieux adapter l'aviation internationale aux changements climatiques. Elle met en avant l'importance des orientations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relatives à l'évaluation des risques, à la planification des mesures d'adaptation et à la détermination des principaux facteurs de vulnérabilité, sachant que la hausse des températures, l'évolution des configurations des précipitations et la multiplication des tempêtes de forte intensité perturbent d'ores déjà l'exploitation technique des aéronefs et génèrent d'importants risques en termes de sécurité et sur le plan financier. Elle souligne combien il est difficile d'assurer une mise en œuvre cohérente des orientations de l'OACI et appelle à en élargir la portée et à incorporer dans les Annexes et les normes et pratiques recommandées (SARP) existantes des dispositions concernant l'adaptation aux changements climatiques afin de pouvoir s'appuyer sur une approche unifiée et intégrée en la matière sans avoir à mettre en place des cadres distincts.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte de la nécessité de renforcer les mesures intégrées d'adaptation aux changements climatiques dans l'aviation ;
- b) demander au Conseil, avec la contribution technique de l'ANC et du CAEP d'évaluer le bien-fondé et les incidences potentielles d'incorporer des orientations relatives à l'adaptation aux changements climatiques dans les Annexes et les SARP existantes de l'OACI et de tenir compte des résultats en conséquence ;
- c) encourager les États membres à inscrire la résilience climatique dans leurs cadres réglementaires et à en tenir compte dans l'exploitation technique des aéronefs.

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
---------------------------------	--

<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	Résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI Rapport de synthèse de l'OACI de 2018 sur l'adaptation au climat Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Doc 9137, <i>Manuel des services d'aéroport : partie 7</i>

1. INTRODUCTION

1.1 En dépit des progrès scientifiques et technologiques considérables qui ont été réalisés pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, les changements climatiques continuent d'avoir d'inévitables incidences. La figure 1 illustre l'une des principales conclusions d'une enquête de l'OACI¹: sur 88 personnes interrogées, 65 (soit 74 %) ont déclaré qu'elles subissaient déjà des conséquences liées aux changements climatiques. La figure 2 montre que, parmi les neuf catégories d'effets potentiels, ceux que les personnes interrogées ont dit subir actuellement ou s'attendre à subir à l'avenir étaient une hausse des températures moyennes et extrêmes (91 %), une modification des configurations des précipitations (89 %) et un accroissement de l'intensité des tempêtes (86 %).

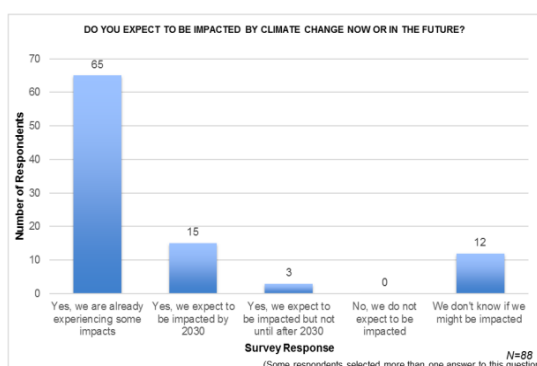


Figure 1 : Délais dans lesquels les personnes interrogées s'attendent à subir les effets des changements climatiques (Référence : Principales constatations tirées des résultats de l'enquête)¹

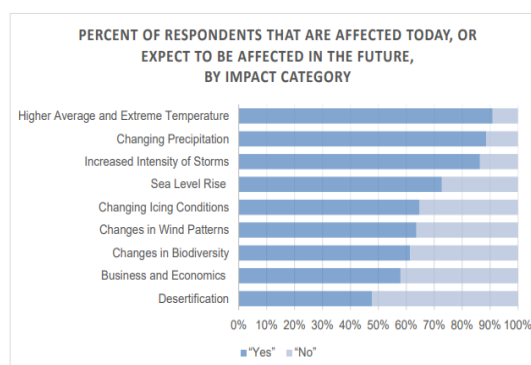


Figure 2 : Pourcentage de personnes interrogées affectées par les changements climatiques, par catégorie d'effets (Référence : Principales constatations tirées des résultats de l'enquête)¹

1.2 Depuis l'adoption de la résolution A41-21 à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, les récents événements météorologiques extrêmes qui ont affecté les opérations aéroportuaires, en particulier dans la région du Moyen-Orient, ont montré que leurs conséquences n'épargnaient pas le secteur de l'aviation, comme en témoignent les évaluations scientifiques.

¹<https://www.icao.int/environmental-protection/Climate-Adaptation>

1.3 Ces dernières années, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI s'est efforcé de faire face à ces difficultés. Au cours des cycles CAEP/12 (2019-2022) et CAEP/13 (2022-2025), le Groupe de travail (GT) 2 a élaboré des documents directifs consacrés à l'évaluation des risques liés aux changements climatiques, à la détermination des facteurs de vulnérabilité et aux mesures d'adaptation à ces changements. Publiées pour la première fois en 2022, ces orientations ont été établies à partir de la synthèse de l'OACI de 2018 sur l'adaptation au climat et ont été mises à jour pour tenir compte des données scientifiques les plus récentes.

1.4 Les documents d'orientation de l'OACI permettent aux États membres de procéder à des évaluations des risques liés aux changements climatiques, de définir et mettre en œuvre des plans d'adaptation, de recenser les principaux facteurs de vulnérabilité et de choisir les mesures d'adaptation appropriées. Ils constituent la base sur laquelle s'appuyer pour intégrer la résilience climatique dans les stratégies aéronautiques et offrent un large choix de solutions potentielles d'adaptation pour réduire les risques associés aux changements climatiques.

1.5 Le secteur aéronautique s'est déjà trouvé confronté à des événements météorologiques extrêmes. Les lourdes conséquences qui en ont résulté - fermetures d'aéroports, annulations de vols, retards opérationnels et pertes financières substantielles, notamment - mettent en évidence la nécessité de prendre des mesures cohérentes et proactives dans le cadre des écosystèmes réglementaires existants pour assurer la continuité et la sécurité des services de transport aérien.

1.6 Compte tenu de la gravité de ces risques et de la nécessité d'y parer sans plus tarder, il apparaît indispensable d'étoffer les orientations de l'OACI et d'envisager d'incorporer des dispositions relatives à ces questions dans les Annexes et les SARP existantes de l'OACI, sous réserve d'un examen plus approfondi par le Conseil, avec la contribution technique de l'ANC et du CAEP, afin d'évaluer le bien-fondé et les incidences potentielles. Cet effort d'unification et d'intégration permettra aux États membres d'incorporer la résilience climatique dans leurs cadres réglementaires et leurs pratiques opérationnelles sans qu'il faille mettre sur pied des programmes autonomes distincts.

2. IMPORTANCE DE L'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES POUR L'AVIATION - L'EXPÉRIENCE DE L'ARABIE SAOUDITE

2.1 L'aviation est indispensable pour assurer la mobilité des personnes et des biens. Les perturbations causées par les changements climatiques ont des répercussions en chaîne sur l'ensemble de l'économie mondiale. L'aviation ayant également un rôle essentiel à jouer dans les interventions en cas de catastrophe et durant la phase de relèvement, les aéroports et les opérations de contrôle de la circulation aérienne doivent demeurer fiables, même si les phénomènes météorologiques extrêmes se multiplient et s'intensifient. C'est à ce niveau que doit se manifester la résilience climatique de l'aviation, c'est-à-dire la capacité des activités et infrastructures aéronautiques à résister aux perturbations liées au climat et à s'en remettre. La mise en œuvre de mesures d'adaptation propres à l'aviation est donc primordiale pour préserver la continuité et la sécurité de ce secteur.

2.2 La stratégie nationale de l'aviation adoptée par l'Arabie saoudite table sur une croissance substantielle, avec un trafic annuel qui passerait de 112,3 millions de passagers en 2023 à 259,5 millions d'ici 2030. Le volume de fret aérien, qui était de 0,9 million de tonnes en 2023, devrait atteindre 3,3 millions de tonnes d'ici 2030, et le nombre de destinations s'élèverait à 250 en 2030, contre 183 en 2023. Conscient de l'importance des effets des changements climatiques, le Royaume d'Arabie saoudite, qui aspire à devenir le chef de file du secteur aéronautique en matière de durabilité environnementale au Moyen-Orient, a mis en place des mesures d'adaptation aux changements climatiques destinées à rendre ses aéroports nationaux et internationaux plus résilients.

2.3 L'Arabie saoudite a incorporé les dispositions de la résolution A41-21 de l'Assemblée sur l'adaptation aux changements climatiques dans ses objectifs stratégiques sectoriels à travers le Programme de durabilité environnementale de l'aviation civile. L'adaptation aux changements climatiques est ainsi devenue l'un des sept piliers stratégiques auquel est adossé un indicateur de performance clé, à savoir l'établissement de plans d'adaptation pour la totalité des 28 aéroports civils commerciaux d'ici 2027.

2.4 Pour que cette ambition puisse devenir réalité, l'Arabie saoudite s'est dotée d'un cadre réglementaire, dans lequel figurent notamment le Programme précité, les règlements locaux (partie 156 du règlement de la GACA (GACAR)) et des orientations à caractère consultatif (Éléments indicatifs sur l'évaluation des risques liés aux changements climatiques et l'adaptation à leurs effets - doc AC-156/09) alignées sur l'actuel champ d'application des orientations de l'OACI. Un mécanisme de supervision réglementaire trimestrielle a été institué pour suivre les progrès et garantir l'application du principe de responsabilité.

2.5 Des difficultés de mise en œuvre sont cependant apparues, dues en grande partie à l'absence de cadre intégré dans l'actuel écosystème réglementaire. Consciente de ces lacunes, l'Arabie saoudite souligne qu'il est urgent d'améliorer l'adaptation aux changements climatiques dans l'aviation mondiale en renforçant la résilience grâce à des orientations unifiées, à des modalités de mise en œuvre intégrées et à l'incorporation de dispositions pertinentes dans les Annexes et les SARP existantes de l'OACI (voir le tableau 1), sous réserve d'une évaluation plus approfondie par le Conseil, avec les contributions techniques de l'ANC et du CAEP, afin d'en déterminer la faisabilité et les incidences.

Tableau 1 : Dispositions concernant l'évaluation des risques liés aux changements climatiques, l'adaptation et la résilience dans les Annexes et les SARP actuelles de l'OACI		
n°	Annexe actuelle de l'OACI	Dispositions concernant l'évaluation des risques liés aux changements climatiques, l'adaptation et la résilience
1	Annexe 14 — Aéroports	Dispositions relatives aux options d'adaptation figurant dans le volume I, à savoir la résilience au regard de la conception et de l'entretien des infrastructures, y compris la capacité de drainage, la résistance des chaussées et la robustesse opérationnelle dans des conditions météorologiques défavorables Dispositions concernant l'évaluation des risques liés aux changements climatiques, l'adaptation et la résilience, et appel pressant à s'aligner sur la partie 7 du Manuel des services aéroportuaires (Doc 9137) plus particulièrement consacrée à la planification des mesures d'urgence aéroportuaires
2	Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs	Dispositions relatives à la planification des vols, à l'utilisation des données météorologiques et aux procédures d'urgence afin d'assurer la résilience de l'exploitation technique des aéronefs en cas d'événements météorologiques extrêmes
3	Annexe 19 — Gestion de la sécurité	Dispositions prévoyant la réalisation d'une évaluation des risques liés aux changements climatiques
4	Annexe 9 — Facilitation	Dispositions relatives à l'établissement et à la mise en œuvre d'un plan d'adaptation aux changements climatiques dans le cadre des plans d'urgence d'aéroport (intégration) et au maintien de la continuité des opérations en cas de perturbations, y compris la préparation et l'intervention en cas de situation d'urgence

3. RENFORCER L'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES GRÂCE À LA MISE EN PLACE D'ORIENTATIONS UNIFIÉES ET À L'INCORPORATION DE DISPOSITIONS RELATIVES À CES QUESTIONS DANS LES ANNEXES ET LES SARP

3.1 L'Arabie saoudite est consciente des louables efforts que déploie le Groupe de travail (GT) 2 du CAEP pour fournir des éléments indicatifs concernant l'évaluation des risques liés aux changements climatiques, la planification de l'adaptation et la résilience. L'expérience montre cependant qu'en l'absence de cadres clairs et unifiés et faute d'intégration dans les structures réglementaires existantes, l'adoption de mesures d'adaptation demeure fragmentaire et manque de cohérence.

3.2 Afin de contribuer à une mise en œuvre efficace et cohérente des mesures d'adaptation dans l'ensemble du réseau mondial de l'aviation, il serait hautement souhaitable que l'OACI unifie ses orientations en la matière, les actualise et y intègre régulièrement les dernières constatations scientifiques, notamment les nouvelles observations qui figureront dans les prochains rapports d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). La synthèse 2018 de l'OACI relative à l'adaptation au climat reste une ressource d'une importance majeure pour aider les États membres et les organismes du secteur aéronautique à élaborer et à mettre en œuvre des plans d'adaptation.

3.3 Le fait d'incorporer directement dans les Annexes et les normes et pratiques recommandées (SARP) existantes de l'OACI des dispositions claires et pratiques concernant l'adaptation aux changements climatiques, sous réserve d'une évaluation détaillée du Conseil avec l'apport technique de l'ANC et du CAEP, permettra de disposer d'un socle normalisé et structuré sur lequel les États membres pourront s'appuyer pour intégrer systématiquement la résilience climatique dans leurs dispositifs de réglementation, leurs procédures opérationnelles et la planification de leurs infrastructures. Cette approche unifiée et intégrée apportera la clarté et la cohérence nécessaires pour donner à tous les États membres la possibilité de définir des stratégies d'adaptation solides et pratiques tenant compte de leurs priorités nationales.

4. PRINCIPALE SOURCE DE RÉFÉRENCE

4.1 La synthèse 2018 de l'OACI relative à l'adaptation au climat demeure une source d'une importance majeure pour aider les États membres et les organismes du secteur aéronautique à élaborer et mettre en œuvre des plans d'adaptation aux changements climatiques. Il est essentiel de maintenir ces orientations à jour et d'y intégrer les constatations scientifiques les plus récentes, notamment les nouvelles observations qui figureront dans les prochains rapports d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).