



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

ASSISTANCE ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR L'ADAPTATION DU SECTEUR DE L'AVIATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET À LEURS INCIDENCES POTENTIELLES SUR LA DURABILITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

[Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela et appuyée par 19 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et ses différents instruments définissent des mesures visant à atténuer les gaz à effet de serre (GES) et d'autres mesures qui couvrent l'adaptation adéquate aux changements climatiques. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré et mis en œuvre plusieurs instruments que les États peuvent adopter pour atténuer les GES. En revanche, ils ne disposent pas d'orientations ni de lignes directrices pour l'élaboration de plans d'adaptation qui leur permettraient de faire face aux incidences sur le développement durable de l'aviation que pourraient avoir les divers phénomènes météorologiques extrêmes qui affecteront le transport aérien, en particulier dans les pays en développement.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- demander à l'OACI de réaliser des études en vue de déterminer les incidences des changements climatiques sur le secteur de l'aviation ;
- demander à l'OACI d'élaborer des éléments indicatifs qui permettront aux États de définir leurs propres plans d'adaptation de l'aviation fondés sur les risques ;
- prier instamment l'OACI d'apporter aux États une assistance au renforcement des capacités afin de leur permettre d'élaborer des plans d'adaptation pour le secteur de l'aviation ;
- encourager les pays à mettre en commun l'expérience acquise dans le cadre des études sur l'adaptation aux changements climatiques et des mesures prises dans ce domaine en lien avec l'aviation.

Objectifs

stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique — *L'aviation est durable sur le plan environnemental*

¹ Version en espagnol fournie par la République bolivarienne du Venezuela.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay et Uruguay.

<i>Incidences financières:</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront menées sous réserve des ressources disponibles dans le budget ordinaire et/ou de contributions extra-budgétaires.
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 Dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), il est pris acte de la vulnérabilité des pays aux effets des changements climatiques et demandé que des efforts soient faits pour en atténuer les conséquences, en particulier dans les pays en développement qui ne disposent pas de ressources suffisantes pour lutter efficacement contre les changements climatiques.

1.2 Dans le rapport de la seizième session de la Conférence des parties à la CCNUCC, autrement appelé Accords de Cancún, la Conférence :

« Convient que l'adaptation est un défi auquel toutes les Parties sont confrontées et qui nécessite d'urgence une action renforcée et une coopération internationale pour permettre et appuyer la mise en œuvre de mesures d'adaptation visant à réduire la vulnérabilité et à accroître la résilience des pays en développement parties, en tenant compte des besoins pressants et immédiats de ceux qui sont particulièrement vulnérables ».

1.3 De même, à l'article 7 de l'Accord de Paris, il est prévu ce qui suit :

« 1. Les Parties établissent l'objectif mondial en matière d'adaptation consistant à renforcer les capacités d'adaptation, à accroître la résilience aux changements climatiques et à réduire la vulnérabilité à ces changements, en vue de contribuer au développement durable et de garantir une riposte adéquate en matière d'adaptation dans le contexte de l'objectif de température énoncé à l'article 2. »

1.4 Il est crucial de comprendre et d'évaluer la vulnérabilité aux changements climatiques, leurs effets et l'adaptation qu'ils demandent afin de permettre aux États de prendre les mesures nécessaires pour atteindre un niveau d'adaptation suffisant pour préserver la durabilité du transport aérien.

2. EFFETS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

2.1 Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) prévoit dans son rapport une intensification des changements climatiques dans toutes les régions au cours des prochaines décennies. Selon le rapport, si le réchauffement planétaire atteint 1,5 °C, les vagues de chaleur augmenteront, les saisons chaudes seront plus longues et les saisons froides plus courtes. Si le réchauffement atteint 2 °C, les épisodes de chaleur extrême seront plus fréquents.

2.2 Si ce scénario se concrétisait, on assisterait, entre autres effets, à une perturbation du cycle hydrologique qui provoquerait une intensification des précipitations et des inondations, à une modification du régime des vents et à une accélération de la fonte des glaciers, de l'acidification des océans et de l'élévation du niveau de la mer.

3. INCIDENCES DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES SUR L'AVIATION

3.1 Les phénomènes météorologiques extrêmes provoqués par ces modifications atmosphériques auront des incidences sur le développement durable de l'aviation civile. L'élévation du niveau des mers due à l'expansion des océans et à d'autres causes affecterait les aéroports côtiers, ce qui serait particulièrement dommageable pour les États insulaires, qui subissent déjà ces phénomènes. Environ 1238 aéroports ont été construits dans des zones côtières de faible élévation, c'est-à-dire à moins de 10 mètres

au-dessus du niveau de la mer. Des études menées par l'Université de Newcastle (Royaume-Uni) décrivent quatre hypothèses en ce qui concerne les conséquences de l'intensification des changements climatiques et de leurs incidences sur les aéroports. Dans la première, une augmentation de 1,5 °C des températures moyennes de la planète entraîne une élévation de 52 cm du niveau des mers. Dans la deuxième, le niveau des mers atteint 63 cm du fait d'une augmentation de 2 °C des températures moyennes de la planète, et dans la troisième l'élévation des mers est de 86 cm. Dans l'hypothèse la plus défavorable, le niveau des mers pourrait augmenter de 1,8 mètre d'ici à 2100. Dans les quatre hypothèses, il est clair qu'un très grand nombre des quelque 14 000 aéroports du monde seront touchés.

3.2 Des précipitations extrêmes ont provoqué des inondations sur les pistes et les installations aéroportuaires, notamment à l'aéroport international Jomo Kenyatta (JKIA) (Kenya) en avril 2024, à l'aéroport international Salgado Filho (Brésil) en mai 2024, à l'aéroport de Dubaï (Émirats arabes unis) en avril 2024, à l'aéroport de Palma de Majorque (Espagne) en juin 2024 et à l'aéroport de Milan Malpensa (MXP) (Italie) en août 2024. Ces perturbations ont entraîné des annulations de vols et des retards.

3.3 Selon les lois de l'aérodynamique, les températures et les niveaux d'humidité extrêmes dans certaines régions affectent la performance au décollage et à l'atterrissage, limitant la masse maximale au décollage dans les aéroports situés à haute altitude ou dans ceux dont les pistes sont courtes. À Mexico, en avril 2024, une vague de chaleur a contraint Aeroméxico à annuler des vols ou à restreindre le poids embarqué, et dans la ville de Phoenix, Arizona (États-Unis), plus de 40 vols ont dû être annulés parce que les températures sont montées à un niveau tel qu'elles compromettaient la sécurité des avions.

3.4 Les changements dans l'intensité et le régime des vents deviendront plus extrêmes et engendreront des risques de sécurité, en particulier lors du décollage et de l'atterrissage.

3.5 Il faudra évaluer ces évolutions, ainsi que d'autres, d'un point de vue climatologique et météorologique pour pouvoir anticiper les incidences qu'auront les changements climatiques sur le développement durable de l'aviation dans le contexte des réalités régionales et nationales. Les États très vulnérables qui ont un besoin urgent de s'adapter aux changements climatiques devraient établir des plans pour faire face aux événements climatiques qui ont déjà des incidences sur le développement de l'aviation.

4. RÔLE DE CHEF DE FILE DE L'OACI

4.1 Pour permettre le développement sûr et durable de l'aviation, il est vital que l'OACI définisse une action adéquate et aide les États en développement à élaborer des mesures d'adaptation face aux risques liés aux phénomènes météorologiques induits par les changements climatiques.

4.2 L'OACI a élaboré des éléments indicatifs et didactiques sur l'adaptation aux changements climatiques mais il est également nécessaire que les États définissent des plans d'adaptation et de résilience face à ces changements, en se basant sur les orientations de l'Organisation.

4.3 Le Venezuela (République bolivarienne du) souligne la nécessité pour l'OACI de continuer à coopérer avec la CCNUCC et d'autres organismes des Nations Unies, ainsi qu'à participer aux scénarios de la CCNUCC en rapport avec l'aviation civile internationale, afin de mieux faire connaître les progrès qu'elle enregistre dans le domaine des changements climatiques qui concernent l'aviation civile internationale.