



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques

PERSPECTIVES SUR LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES D'ASSISTANCE BASÉS SUR LES BESOINS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les transferts de technologie et les ressources financières sont d'une nécessité impérieuse pour atteindre tout objectif relatif à l'aviation internationale et aux changements climatiques. Le cadre juridique international sur les changements climatiques énonce clairement que les pays développés fourniront des ressources financières nouvelles et additionnelles et une assistance aux fins de transferts de technologie aux pays en développement afin de lutter contre les changements climatiques. Pour faire avancer l'aviation internationale et les questions relatives aux changements climatiques par l'intermédiaire de l'OACI, il conviendrait d'instituer sans délai un mécanisme d'assistance basé sur les besoins des pays en développement sous l'égide de l'OACI, et de prier instamment les pays développés à agir de manière concrète et responsable pour exécuter leurs engagements internationaux en rehaussant leurs niveaux d'ambition en matière d'assistance à l'endroit des pays en développement.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) noter que les pays développés ont une obligation internationale de fournir une assistance financière, technique et en matière de renforcement des capacités aux pays en développement en ce qui concerne l'aviation internationale et les changements climatiques ;
- b) noter que la réussite ou l'échec face aux enjeux de l'aviation internationale et des changements climatiques dépend de l'exécution ou non des obligations internationales des pays développés ;
- c) convenir de mettre en place un comité chargé d'un mécanisme d'assistance basé sur les besoins des pays en développement en tenant compte de la proposition figurant dans la section 3 de la présente note ;
- d) convenir d'intégrer à la résolution de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques un point clair, spécifique et évaluable sur la mise en place d'un mécanisme d'assistance basé sur les besoins des pays en développement, qui devrait être considéré comme un élément prioritaire des objectifs de l'OACI en matière de changement climatique à l'avenir.

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Protection de l'environnement*.

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire pour 2023-2025 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et Accord de Paris Sixième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) – <i>Changements climatiques 2022 : impacts, adaptation et vulnérabilité</i> Résolution A40-18 de l'Assemblée en vigueur

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) constitue la principale voie de coopération entre les êtres humains pour faire face aux changements climatiques, et elle pose le cadre juridique de gouvernance mondiale sur les changements climatiques.

1.2 La Convention, particulièrement en son article 4, alinéas 3, 4 et 5, énonce que les pays développés doivent fournir des ressources nouvelles et additionnelles, et une assistance à des fins de transformation technologique et de renforcement des capacités aux pays en développement.

1.3 Depuis 2007, l'Assemblée, dans ses résolutions sur l'aviation internationale et les changements climatiques, demandent au Conseil de créer un mécanisme d'assistance en vue d'aider les pays en développement en leur fournissant des ressources financières et une assistance de transformation technologique et de renforcement des capacités. Il est très regrettable de constater que les mandats et les conditions posés par ces résolutions n'ont jamais été traités de manière équilibrée et sérieuse, et qu'aucun mécanisme n'a été mis en place sous l'égide de l'OACI pour aider les pays développés à exécuter leurs obligations internationales en prêtant assistance aux pays en développement sur le plan des finances, de la transformation technologique et du renforcement des capacités.

1.4 Selon le rapport de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) de 2021, *Net Zero by 2050: A Roadmap for the Global Energy Sector*² (Neutralité carbone en 2050 : Feuille de route pour le système énergétique global), les principales mesures devant permettre à l'aviation de réduire à zéro ses émissions nettes reposent sur une utilisation accrue des carburants d'aviation durables et une baisse de la demande obtenue en agissant sur les comportements. Le rapport *Making net-zero aviation possible: an industry-backed, 1.5°C-aligned transition strategy*³ (Réduire à zéro les émissions nettes de l'aviation, c'est possible : stratégie de transition alignée sur la hausse de 1,5 °C avec l'appui du secteur) souligne que les investissements annuels moyens entre 2022 et 2050 pour réduire à zéro les émissions nettes de l'aviation mondiale sont estimés à environ 175 milliards de dollars É.-U).

1.5 L'expérience des pays développés a montré que l'aviation civile était un secteur important pour accélérer le développement économique et social. Cependant, l'objectif zéro émission nette obligerait les pays en développement à supporter l'essentiel des coûts mondiaux (cf. une autre note de travail présentée par la Chine qui indique que plus de 60 % des coûts de réduction des émissions seraient supportés par les

² AIE (2021), *Net Zero by 2050: A Roadmap for the Global Energy Sector*, <https://www.iea.org/events/net-zero-by-2050-a-roadmap-for-the-global-energy-system/>

³ The Mission Possible Partnership (2022), *Making net-zero aviation possible: an industry-backed, 1.5°C-aligned transition strategy*, <http://www.energy-transition.org/publications/making-net-zero-aviation-possible/>

pays en développement), sauf si ces derniers renoncent au développement de l'aviation internationale ou acceptent que leur secteur de l'aviation civile soit bloqué à un niveau très bas.

2. PARALLÈLE ENTRE LE NIVEAU D'AMBITION NÉCESSAIRE POUR ASSISTER LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT ET LE NIVEAU D'AMBITION NÉCESSAIRE POUR CONCILIER AVIATION INTERNATIONALE ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES

2.1 L'article 4, alinéa 7, de la CCNUCC indique clairement que la mesure dans laquelle les pays en développement agiront effectivement pour faire face aux changements climatiques dépendra de l'exécution efficace pour les pays développés de leurs propres engagements en ce qui concerne les ressources financières et le transfert de technologies, principe réaffirmé par le Protocole de Kyoto et l'Accord de Paris.

2.2 Le rapport 2022 du GIEC⁴ rappelle qu'une aide financière des pays développés en faveur des pays en développement est une mesure clé pour renforcer les mesures de réduction des émissions et résoudre les difficultés d'accès des pays en développement à des financements.

2.3 L'exécution des obligations internationales qui incombent aux pays développés est le principe sur lequel repose la réalisation des objectifs associant aviation internationale et changements climatiques et l'octroi de ressources nouvelles et additionnelles aux pays développés ainsi qu'une assistance aux fins de transferts de technologie et de renforcement des capacités.

3. PERSPECTIVES RELATIVES À LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES D'ASSISTANCE BASÉS SUR LES BESOINS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

3.1 L'OACI devrait mettre en place un comité chargé d'un mécanisme d'assistance basé sur les besoins des pays en développement sous l'autorité du Conseil, et ce comité devrait s'assurer d'avoir une représentation juste et équilibrée au sein d'un système de gouvernance transparent.

3.2 Le Conseil et le Secrétariat de l'OACI devraient veiller à ce que le comité dispose d'un budget annuel suffisant. En outre, le comité devrait fournir un appui financier suffisant à ses membres venant de pays en développement, particulièrement de pays moins avancés, afin qu'ils participent aux activités prévues (notamment en couvrant les frais de déplacement, d'hébergement et d'autres dépenses).

3.3 Le comité devrait mener ses activités sous la conduite de l'Assemblée de l'OACI. Son mandat, son règlement intérieur et ses principales décisions devraient être mis en œuvre après examen et approbation de l'Assemblée. Les responsabilités du comité devraient couvrir, mais sans s'y limiter, les points suivants :

3.3.1 La création d'un module sur un « mécanisme d'assistance basé sur les besoins des pays en développement » dans la section consacrée aux changements climatiques du site web de l'OACI, et la mise en place de dispositifs techniques adéquats pour que les pays en développement communiquent à tout moment leurs besoins en matière d'assistance par la voie du site web.

⁴ GIEC (2022) – *Changements climatiques 2022 : impacts, adaptation et vulnérabilité*, <https://www.unep.org/fr/resources/rapport/sixieme-rapport-devaluation-du-giec-changement-climatique-2022>

3.3.2 L'élaboration et la mise à jour d'une liste annuelle des besoins des pays en développement relatifs aux transferts de technologie, aux ressources financières et à l'éducation et à la formation, en vue du développement de l'aviation verte.

3.3.3 La formulation d'une proposition sur le montant des cotisations annuelles au Fonds pour l'environnement de l'OACI par les pays développés qui figurent dans l'Annexe 2 de la CCNUCC dans leur ensemble ; l'élaboration et la mise à jour, par l'intermédiaire de l'OACI, d'un rapport annuel d'état des lieux de l'exécution par les pays développés de leurs engagements et obligations sur le plan international conformément aux articles 4, alinéas 3, 4 et 5 de la CCNUCC ; et la publication du rapport d'état des lieux sur le site web mentionné au paragraphe 3.3.1.

3.3.4 La coordination avec d'autres institutions des Nations Unies et/ou organisations intergouvernementales en vue d'obtenir les fonds additionnels nécessaires pour répondre aux besoins des pays en développement afin d'assurer la durabilité de l'aviation internationale, et d'obtenir plus d'informations et de ressources sur les technologies de décarbonation de l'aviation.

3.3.5 La détermination du montant des cotisations annuelles au Fonds pour l'environnement de l'OACI, qui seront effectuées par les organisations et associations du secteur du transport aérien international qui se sont engagées en faveur de l'objectif de zéro émission nette avant 2050, et la publication de leurs résultats sur le site web mentionné au paragraphe 3.3.1.

3.3.6 L'établissement d'une méthodologie d'évaluation de l'efficacité du mécanisme d'assistance de l'OACI basé sur les besoins des pays en développement en ce qui concerne les ressources financières et les transferts de technologie, et la réalisation d'évaluations sur la base de cette méthodologie.

3.4 À sa 41^e session, l'Assemblée de l'OACI devrait demander au Conseil de créer un comité chargé d'un mécanisme d'assistance basé sur les besoins des pays en développement d'ici la fin 2023. À partir de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, le rapport du comité sur l'avancement de ses travaux devrait être examiné au titre du premier point de l'ordre du jour de l'Assemblée consacré aux changements climatiques, et devrait servir de base à l'examen du niveau d'ambition de la contribution des pays développés à l'aviation civile internationale et aux changements climatiques, ainsi que des progrès accomplis pour atteindre les objectifs de l'OACI en matière de réduction des émissions de l'aviation internationale.

4. CONCLUSION

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) noter que les pays développés ont une obligation internationale de fournir une assistance financière, technique et en matière de renforcement des capacités aux pays en développement en ce qui concerne l'aviation internationale et les changements climatiques ;
- b) noter que la réussite ou l'échec face aux enjeux de l'aviation internationale et des changements climatiques dépend de l'exécution ou non des obligations internationales des pays développés ;

- c) convenir de mettre en place un comité chargé d'un mécanisme d'assistance basé sur les besoins des pays en développement en tenant compte de la proposition figurant dans la section 3 de la présente note ;
- d) convenir d'intégrer à la résolution de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques un point clair, spécifique et évaluable sur la mise en place d'un mécanisme d'assistance basé sur les besoins des pays en développement, qui devrait être considéré comme un élément prioritaire des objectifs de l'OACI en matière de changement climatique à l'avenir.