Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/101[1]
7/10/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal, siège, du 16 au 20 novembre 2026

Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres aspects connexes
4.2 : Soutien et opportunités économiques liés à l'accès à des énergies plus propres dans le secteur de l'aviation

ASSURER LA CONNECTIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN, LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LA RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

[Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), le Conseil international des aéroports (ACI), l'Aviation Services Association (ASA World), l'Air Transport Action Group (ATAG), l'Organisation des services de la navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document souligne l'importance d'accorder la priorité à l'adaptation au changement climatique et à la résilience dans le secteur de l'aviation afin de garantir la continuité des opérations et de la connectivité, qui sont les garants d'un développement économique durable des États et des régions. Les phénomènes climatiques affectent de plus en plus la connectivité aérienne, les technologies, les infrastructures et les opérations, ainsi que le personnel du secteur aérien et les passagers. Leur impact continuera de s'accentuer à court, moyen et long terme. Le présent document souligne la nécessité d'une action accélérée et renforcée à l'échelle mondiale, ainsi que de l'intégration de l'adaptation au changement climatique et de la résilience dans la gestion des risques, la planification des infrastructures et des investissements, ainsi que dans les cadres réglementaires des États.

Suite à donner : la Conférence est invitée à :

a) reconnaître l'urgence et l'importance cruciale de l'adaptation au changement climatique et de la résilience dans le secteur de l'aviation pour garantir la sécurité, la sûreté, la viabilité opérationnelle et économique à long terme du transport aérien international ;
b) encourager les États à intégrer la résilience et l'adaptation climatiques du secteur aérien dans leurs cadres généraux de gestion des risques, de planification des infrastructures et des investissements ;
c) demander à l'OACI d'organiser une réunion de haut niveau consacrée à ce sujet, à l'issue de la 44e session de l'Assemblée de l'OACI.

[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ICCAIA.

Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* et *L'aviation est durable sur le plan environnemental.*
Incidences financières :	S/O
Références :	EACCA Climate Adaptation Guidance_online 02122025.pdf https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp_560_en.pdf https://www2023.icao.int/Meetings/anconf14/Documents/WP/wp_053_en.pdf ACI Europe, Adapting Aviation Changing Climate_final.pdf ACI APAC et MID, Directives pour l'évaluation des risques climatiques Plan d'action de l'EASA sur l'adaptation au changement climatique et la résilience

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation est un acteur essentiel du développement économique et social mondial ; il relie le monde d'une manière unique, crée des emplois, facilite les échanges commerciaux, favorise le tourisme et soutient le développement durable partout dans le monde. Pour plus d'informations, consultez la note d'information ATConf/7-WP/194 de l'ATAG. La voie vers une aviation durable nécessite non seulement des mesures sectorielles solides d'atténuation, mais également une action décisive pour s'adapter aux effets du changement climatique et y faire face avec résilience, afin de maintenir la connectivité mondiale et de préserver les avantages socio-économiques du transport aérien.

1.2 Les effets climatiques majeurs et les phénomènes météorologiques extrêmes, tels que l'élévation du niveau de la mer, la hausse des températures moyennes et extrêmes, la désertification, l'évolution des précipitations et des conditions de givrage, l'intensité accrue des tempêtes, les turbulences et les changements dans la configuration des vents, ont déjà provoqué des perturbations importantes tant dans les airs qu'au sol, entraînant des risques pour la sécurité, des altérations des performances des aéronefs, des retards de vols, des fermetures de pistes, des défaillances d'infrastructures, des pénuries d'électricité, des difficultés d'accès aux aéroports, des répercussions négatives sur la santé et la sécurité des passagers et du personnel aéronautique, ainsi que des préjudices économiques.

1.3 Par exemple, la fermeture prolongée de l'aéroport international de Porto Alegre à la suite de graves inondations en 2024 a perturbé les opérations de transport de passagers et de fret, entraînant des pertes économiques considérables pour les compagnies aériennes, les aéroports et l'économie régionale[2]. Selon une étude d'EUROCONTROL, une seule journée de fermeture due à des inondations pourrait coûter aux aéroports de taille moyenne jusqu'à 3 millions d'euros et aux grands hubs environ 18 millions d'euros en vols déroutés et en opérations de nettoyage[3]. Aucune région du monde n'est à l'abri des répercussions opérationnelles et économiques croissantes des aléas climatiques.

[2] 42e session de l'Assemblée de l'OACI, Note de travail 243 présentée par le Brésil et soutenue par 10 États membres de la LACAC, wp_243_en.pdf

[3] Étude d'EUROCONTROL sur les risques liés au changement climatique pour l'aviation européenne| EUROCONTROL

2. L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE : UN DÉFI SYSTÉMIQUE ET TRANSVERSAL

2.1 La résilience climatique constitue un défi systémique qui touche l'ensemble de l'écosystème de l'aviation, notamment les aéroports, les compagnies aériennes, les pilotes, les fabricants d'équipements d'origine (OEM), les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), l'aviation d'affaires, les autorités de régulation, ainsi que d'autres parties prenantes. Il s'agit également d'un enjeu transversal qui, par nature, dépasse le cadre de la politique environnementale et a des implications sur la planification et les infrastructures aéroportuaires, les services de navigation aérienne, l'exploitation des aéronefs, la sécurité, la sûreté, la préparation et la réponse aux situations d'urgence, la capacité, la facilitation, la main-d'œuvre, la viabilité économique et la continuité du transport aérien, ce qui nécessite une action proactive et collaborative.

2.2 Les opérations et les infrastructures aéroportuaires sont déjà affectées, et les aéroports présentent des niveaux de maturité et de préparation variables en matière de gestion des risques climatiques et de catastrophes, en fonction du contexte local. De nombreux aéroports prennent déjà des mesures pour renforcer leur résilience grâce à la mise en œuvre de stratégies d'adaptation prioritaires et adaptées, telles que l'intégration de pratiques de résilience dans la planification, la conception, la construction et l'exploitation des infrastructures.

2.3 Les compagnies aériennes sont également de plus en plus exposées aux effets du changement climatique, qui se traduisent par des phénomènes météorologiques plus fréquents et plus violents perturbant leurs opérations, augmentant les retards et les coûts, et limitant dans certains cas les performances des aéronefs. Afin de renforcer la résilience de leurs opérations, les compagnies aériennes investissent dans l'amélioration des prévisions météorologiques, la flexibilité opérationnelle, la gestion des perturbations, ainsi que dans une collaboration plus étroite avec les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne.

2.4 Les fabricants d'équipements d'origine s'efforcent d'adapter la conception des aéronefs aux nouveaux défis climatiques, tels que la hausse des températures, la densité variable de l'air et l'augmentation des turbulences, grâce à des innovations dans les systèmes de climatisation, la conception aérodynamique, les systèmes de détection et d'évitement des turbulences, ainsi que l'optimisation des performances des moteurs.

2.5 Les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) sont confrontés au défi de gérer des flux de trafic aérien plus complexes et variables dans des conditions météorologiques de plus en plus imprévisibles, ce qui nécessite des stratégies de gestion de l'espace aérien flexibles et adaptatives.

2.6 Dans ce contexte, parallèlement à la réduction des vulnérabilités grâce à des infrastructures résilientes, les cadres opérationnels collaboratifs peuvent renforcer la résilience du système aéronautique. La prise de décision collaborative aéroportuaire (A-CDM) est progressive, accessible et rapidement déployable, en particulier pour les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID). Les procédures A-CDM en cas de conditions défavorables ne tiennent pas compte de la nature spécifique des aléas et pourraient être étendues à l'ensemble des aléas climatiques. Axée sur le périmètre aéroportuaire, la gestion globale de l'aéroport (Total Airport Management) est également pertinente pour renforcer l'adaptation en prenant en considération les aléas potentiels au-delà de la zone côté piste (par exemple, les voies d'accès, l'alimentation électrique ou les terminaux). L'adaptation et le déploiement de tels cadres permettraient de transformer ces outils existants et éprouvés en une mesure d'adaptation mondiale à court terme.

2.7 De plus, les réseaux de transport sont étroitement interconnectés, et les perturbations survenant dans une partie du système se répercutent souvent sur d'autres modes de transport et d'autres régions, avec des répercussions bien au-delà du secteur, ce qui présente en fin de compte un risque d'impact sur des économies et des communautés entières (par exemple, le tourisme, le commerce). Cela renforce la nécessité d'une approche systémique de la résilience, incluant, sans s'y limiter, l'aviation.

2.8 À cet égard, la transition énergétique est fondamentale, car les systèmes d'énergie renouvelable améliorent l'autosuffisance énergétique et la continuité opérationnelle, qui sont essentielles à la résilience climatique. Alors que le changement climatique perturbe de plus en plus les infrastructures énergétiques, en particulier les réseaux électriques, des systèmes énergétiques locaux résilients et des capacités de stockage deviennent indispensables.

3. INTÉGRATION DE L'ADAPTATION CLIMATIQUE DE L'AVIATION DANS LA GESTION DES RISQUES, LA PLANIFICATION DES INFRASTRUCTURES ET DES INVESTISSEMENTS, AINSI QUE DANS LES CADRES DE RÉFÉRENCE

3.1 L'OACI a fait progresser les travaux sur l'adaptation au changement climatique par l'intermédiaire de son Comité de la protection de l'environnement dans l'aviation (CAEP), notamment en élaborant des orientations sur l'évaluation des risques liés au climat et de leurs répercussions sur les infrastructures et les opérations aériennes. Ces travaux mettent en évidence que l'évaluation des risques climatiques et la planification de l'adaptation constituent des éléments clés pour renforcer la résilience de l'aviation.

3.2 Outre les travaux techniques existants, les auteurs du présent document préconisent de donner la priorité à la résilience et à l'adaptation de l'aviation au niveau mondial, ainsi que de mettre en place des cadres appropriés pour protéger les actifs critiques du secteur aérien, en accordant une attention particulière aux circonstances et aux besoins des États en développement, notamment les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID), conformément à l'objectif stratégique de l'OACI intitulé « Aucun pays laissé de côté ». L'adoption d'une approche stratégique et globale renforcera la capacité du secteur aérien à maintenir une connectivité sûre, sécurisée et fiable à l'échelle mondiale, et devra englober l'accès aux données, les politiques et la planification, le soutien à la mise en œuvre, le financement et les instruments économiques.

3.3 Dans ce contexte, il est impératif de reconnaître qu'il n'existe pas de solution « universelle », car les impacts dépendent du contexte local, des niveaux d'exposition et des vulnérabilités. Par conséquent, des évaluations et des prises en compte rigoureuses des risques climatiques doivent être intégrées dès les premières étapes de la planification, par l'ensemble des parties prenantes du secteur aérien.

3.4 Il est essentiel d'encourager et de soutenir l'accès au financement et aux investissements liés à la résilience du secteur aérien face au changement climatique afin de favoriser la mise en œuvre des mesures d'adaptation, en intégrant les besoins en matière d'adaptation et de résilience du secteur aérien dans les plans d'infrastructure et d'investissement ainsi que dans la planification globale des investissements. Cela revêt une importance particulière pour les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID), qui sont souvent confrontés à des risques climatiques disproportionnés tout en disposant de capacités financières et techniques limitées. Les États, les banques de développement et les institutions financières devraient reconnaître les aéroports et les aéronefs comme des actifs essentiels, qui soutiennent la résilience économique et sociale et préservent les chaînes d'approvisionnement nationales et régionales. Considérer les mesures d'adaptation comme des investissements préservant la valeur plutôt que comme des coûts supplémentaires peut contribuer à débloquer des financements pour des projets de résilience.

3.5 L'OACI, les États et d'autres organisations et institutions internationales ont un rôle important à jouer pour créer des conditions propices aux investissements d'adaptation et faciliter l'accès à un large éventail d'instruments de financement. Cela implique notamment l'élaboration de politiques et de cadres réglementaires favorables qui encouragent les investissements dans des infrastructures aéronautiques résilientes au changement climatique, réduisent les obstacles au financement, améliorent la bancabilité des projets d'adaptation et garantissent que les projets d'adaptation et de résilience dans le secteur de l'aviation – y compris les mesures de résilience opérationnelle et numérique parallèlement aux infrastructures de capital – soient éligibles aux mécanismes de financement du développement, de financement climatique et de réduction des risques de catastrophe.

3.6 Enfin, les infrastructures et les actifs aéronautiques sont confrontés à des défis croissants en matière d'assurabilité (par exemple, l'accessibilité financière et la disponibilité des couvertures d'assurance pour les aéroports, les aéronefs et les autres infrastructures et actifs aéronautiques) liés aux risques climatiques. Les États, les assureurs et les institutions financières devraient collaborer afin d'étudier des approches de partage des risques, des incitations à la résilience et des solutions d'assurance qui garantissent une protection adéquate des infrastructures aéronautiques critiques tout en encourageant les investissements d'adaptation.

4. CONCLUSION

4.1 Bien que les acteurs du secteur s'attellent de manière proactive et collaborative au besoin urgent d'adaptation et de résilience en menant des actions de sensibilisation, en promouvant les évaluations des risques liés au changement climatique et en soutenant la mise en œuvre de mesures d'adaptation fondées sur les risques, la fréquence et la gravité croissantes des événements climatiques dépassent, par endroits, les efforts d'adaptation actuels, et les progrès restent limités par des défis tels que des ressources restreintes, des données insuffisantes et des priorités politiques et d'investissement concurrentes.

4.2 Pour relever ces défis qui menacent la connectivité mondiale, le développement économique et la résilience du transport aérien, il faut une approche mondiale coordonnée, et non pas seulement des efforts locaux ou fragmentés. Un renforcement de la collaboration entre l'OACI, les États, les acteurs du secteur aérien et d'autres organisations et institutions est donc essentiel pour faire progresser la résilience climatique et l'adaptation de l'aviation, notamment par l'organisation d'un événement de haut niveau à l'issue de la 44e session de l'Assemblée de l'OACI en 2028 (c'est-à-dire au cours de la période triennale 2029-2031).

4.3 Les mesures d'adaptation proactives mises en œuvre dès aujourd'hui permettront de réduire les coûts futurs, de renforcer la résilience des systèmes aériens, de soutenir la croissance à long terme et les avantages socio-économiques du transport aérien, et d'améliorer la capacité du secteur à continuer de servir les communautés et les économies de manière sûre et efficace au cours des décennies à venir.

— FIN —