



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENTS CLIMATIQUES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Est soumise pour adoption une proposition de révision de la résolution de l'Assemblée A41-21, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*, découlant de faits nouveaux survenus depuis la 41^e session de l'Assemblée dans les domaines de l'aviation internationale et des changements climatiques.

Après adoption par l'Assemblée, les versions révisées des résolutions A41-21, A41-20 et A41-22 de l'Assemblée remplaceront les versions précédentes desdites résolutions et constitueront l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter la résolution révisée présentée en appendice concernant l'*Exposé récapitulatif de la Politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	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>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget ordinaire de 2026-2028 ou provenant de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2026-2028.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 7 octobre 2022) A42-WP/xx, <i>Changement climatique – Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation</i> A42-WP/xx, <i>Changement climatique – Adaptation et science</i>

1. MODIFICATION DE L'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF EXISTANT

1.1 L'appendice de la présente note de travail présente une proposition de révision de la résolution A41-21 de l'Assemblée concernant l'aviation internationale et les changements climatiques, à la lumière des faits nouveaux intervenus depuis la 41^e session de l'Assemblée, y compris les révisions tenant compte du Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation adopté par la troisième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3), de la Feuille de route de l'OACI pour la mise en œuvre des résultats de la Conférence CAAF/3 et du LTAG approuvée par le Conseil, ainsi que des travaux techniques du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) et de son programme des travaux futurs (voir les notes de travail A42-WP/xx, *Changement climatique – Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation*, et A42-WP/xx, *Changement climatique – Adaptation et science*).

1.2 Les principales révisions qu'il est proposé d'apporter à la résolution A41-21 sont les suivantes :

- ajout ou mise à jour de paragraphes du préambule pour tenir compte de l'avancement des travaux de l'OACI, par exemple l'approbation du LTAG par l'Assemblée à sa 41^e session, l'élaboration de la méthode pour le suivi et l'établissement de rapports concernant le LTAG (LMR), l'adoption du Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation, l'approbation de la Feuille de route de l'OACI, la nécessité d'améliorer l'accès au financement pour l'application des mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, et autres mises à jour ;
- ajout du paragraphe 8 *bis* du dispositif pour refléter la Vision ambitieuse mondiale collective présentée dans le Cadre mondial ;
- révision du paragraphe 9 du dispositif pour tenir compte de la mise en œuvre de la méthode LMR pour l'évaluation des progrès accomplis vers la réalisation du LTAG et du Cadre mondial, notamment par la tenue de la Conférence CAAF/4 au plus tard en 2028 ;
- ajout du paragraphe 9 *bis* du dispositif pour tenir compte de la poursuite du suivi et de la mise à jour de la Feuille de route de l'OACI, ainsi que de la nécessité de la mettre en œuvre de manière équilibrée entre les quatre composantes interdépendantes ;
- ajout du paragraphe 14 *bis* du dispositif aux fins de la réalisation d'une étude des systèmes de comptabilisation des carburants de l'aviation internationale ;
- révision du paragraphe 16 du dispositif à la lumière des récentes propositions en faveur de la taxation de l'aviation ;
- ajout du paragraphe 16 *bis* et du paragraphe 16 *ter* du dispositif et de ses alinéas pour refléter l'appui à la mise en œuvre et les activités pertinentes s'inscrivant dans le Programme ACT-SAF de l'OACI (dispositions fondées sur le Cadre mondial et la Feuille de route) ;

- révision du paragraphe 17 du dispositif et ajout du paragraphe 18 et de ses alinéas pour refléter le financement, notamment les activités de sensibilisation et d'information relatives aux projets de décarbonation de l'aviation, et la mise en œuvre du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI ;
- ajout du paragraphe 19 *bis* du dispositif pour tenir compte de la climatologie, y compris l'étude des moyens de quantifier les incidences éventuelles sur le climat des émissions de l'aviation autres que de CO₂ et des mesures visant à les atténuer ;
- révision des paragraphes 27 et 28 du dispositif (SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation) pour refléter les mesures que les États et le Conseil doivent prendre (modifications fondées sur le Cadre mondial et la Feuille de route).

APPENDICE

Résolution Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le
A42-xxA41-21 : domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI et ses États membres reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

Soulignant de nouveau le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable,

Reconnaissant ~~Constatant~~ que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 14 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, dont l'ODD 7 « *Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable* », l'ODD 9 « *Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation* » et l'ODD 13 « *Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions* »,

Considérant qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été élaboré à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC),

Considérant que le rapport spécial et les rapports d'évaluation du GIEC ~~reconnaissaient~~ ~~reconnaissent~~ que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone, et *considérant* la nécessité pour l'Organisation de continuer d'offrir un cadre pour l'amélioration des connaissances scientifiques sur les incidences de l'aviation sur le climat et l'examen des mesures qui permettraient de les atténuer. ~~L'Organisation actualisera les informations contenues dans le rapport spécial du GIEC,~~

Prenant acte que les émissions de l'aviation internationale continuent de représenter moins de 2 % du total mondial des émissions de CO₂, et qu'elles continueront à augmenter en raison de la croissance soutenue du transport aérien, à moins que des mesures de réduction des émissions ne soient prises,

Considérant que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

Considérant que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (Parties à l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

Considérant que l'Accord de Paris, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 2015, renforce la réalisation de la CCNUCC, notamment son objectif, et vise à affirmer la réponse mondiale à la menace posée par les changements climatiques, dans le contexte du développement durable et des efforts déployés pour éradiquer la pauvreté, y compris en maintenant l'augmentation de la température moyenne mondiale à un niveau bien inférieur à 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et en poursuivant les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, reconnaissant que cela réduira considérablement les risques et les incidences sur les changements climatiques,

Considérant que le Pacte de Glasgow pour le climat, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en novembre 2021, réaffirme l'objectif mondial à long terme de contenir la hausse de la température moyenne dans le monde à bien moins de 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et de poursuivre les efforts visant à limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, constatant que cela réduirait considérablement les risques et les effets des changements climatiques, et que le Pacte de Glasgow note aussi que les effets des changements climatiques seraient beaucoup plus faibles avec une augmentation de température de 1,5 °C plutôt que de 2 °C, et s'engage à poursuivre les efforts visant à limiter la hausse de la température à 1,5 °C,

Considérant les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37^e session en 2010 et réaffirmés à ses 38^e, 39^e, et 40^e et 41^e sessions en 2013, 2016, et 2019 et 2022, respectivement, qui visent à améliorer le rendement du carburant de 2 % par an et à maintenir les émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020,

Rappelant ~~Prenant acte de l'ampleur du travail mené~~ les travaux d'envergure menés par l'OACI pour étudier la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

~~Considérant le processus d'échange d'informations et de consultation sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, y compris l'état des lieux de l'OACI sur la réduction des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation, et l'organisation de Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD) et de la Réunion de haut niveau concernant la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, depuis la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI,~~

Sachant que le Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale, qui contient une évaluation de la faisabilité technique, au niveau mondial, de divers scénarios de réduction des émissions de CO₂ du secteur aérien, a servi de base à l'examen et à l'adoption, à la 41^e session de l'Assemblée en 2022, de cet objectif mondial ambitieux à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050, à l'appui de la cible de température de l'Accord de Paris, compte tenu du fait que ce sont la situation particulière et les capacités respectives de chaque pays (notamment le niveau de développement, le degré de maturité des marchés de l'aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) qui détermineront sa capacité à contribuer à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national,

Reconnaissant que les objectifs mondiaux ambitieux pour le secteur de l'aviation internationale relatifs à une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant et au maintien des émissions nettes de carbone de 2020 au même niveau ne débouchent pas sur le niveau de réduction nécessaire pour réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et que des objectifs plus ambitieux sont nécessaires pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

Affirmant que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO₂ de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réaliser un objectif à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050,

Considérant la méthode de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG (LMR), élaborée par le Conseil avec la contribution technique du CAEP pour évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ en vue de la réalisation du LTAG, y compris les réductions effectuées et à venir de ces émissions et les incidences financières des efforts déployés pour l'atteinte de cet objectif, les répercussions sur le développement du secteur, ainsi que les incidences financières des changements climatiques sur l'aviation internationale,

Rappelant la CCNUCC et l'Accord de Paris et *reconnaissant* ses principes en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, compte tenu des différentes circonstances nationales,

Reconnaissant aussi les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

~~*Reconnaissant*~~ *Comprenant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC ou de l'Accord de Paris, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à l'Accord de Paris,

Notant que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation internationale et pour réaliser ses objectifs ambitieux mondiaux, il faut une approche globale, consistant en un ensemble de mesures, notamment dans les domaines de la technologie, des carburants d'aviation durables, des améliorations opérationnelles et des mesures basées sur le marché visant à réduire les émissions, et une évolution éventuelle des normes et pratiques recommandées (SARP),

Prenant acte des progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 % plus économes en carburant par kilomètre passager qu'en 1960, *tout en observant* un volume inédit de technologies nouvelles et d'innovations propices à une transition verte de l'aviation,

~~*Prenant acte de l'adoption de la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des avions par le Conseil en mars 2017, et de la nécessité de tenir cette norme à jour en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs,*~~

~~*Reconnaissant*~~ *Sachant* la nécessité d'actualiser et d'élaborer en temps utile des SARP pertinentes de l'OACI relatives à l'environnement et des orientations visant les nouvelles technologies avancées d'aéronef, selon qu'il convient,

Se félicitant de la norme de certification en matière d'émissions de CO₂ pour les avions la plus récente, qui a été recommandée par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), et de la nécessité de tenir cette norme à jour en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs,

Reconnaissant ~~Constatant~~ les travaux entrepris pour examiner les aspects environnementaux des aéronefs en fin de vie, tels que le recyclage des aéronefs,

Reconnaissant *Sachant* que les mesures de gestion du trafic aérien (ATM) au titre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle et la réduction des émissions de CO₂ des aéronefs,

Accueillant avec satisfaction l'évaluation des avantages environnementaux liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui a été menée à bien pour ce qui est du Bloc 0 et du Bloc 1, et les résultats de l'analyse mondiale de l'efficacité horizontale et verticale des vols,

Se félicitant de la tenue des Séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement en novembre 2017, en mai 2019, ~~et en novembre 2021,~~ ~~et en avril 2024~~ et *sachant* le rôle important que jouent les aéroports dans la distribution de nouvelles sources d'énergie pour le transport aérien, ~~ainsi que l'importance de la résilience des aéroports,~~

Notant que la première Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/1) a approuvé l'utilisation de carburants d'aviation durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation, ~~et que le~~ ~~Notant aussi que la Conférence CAAF/1 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) établi par la Conférence CAAF/1 a été intégré dans les outils OACI de suivi des mesures en faveur de l'énergie propre où il est rendu compte des progrès réalisés, notamment du nombre croissant de procédés de conversion du carburant et d'aéroports distribuant ces carburants au service d'un plus grand nombre de vols commerciaux,~~

Notant en outre que la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs en octobre 2017 (CAAF/2) a adopté une série de recommandations et approuvé un mécanisme de déclaration, y compris la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050, en tant que moyen ambitieux évolutif de remplacement d'une proportion importante de carburants d'aviation par des carburants d'aviation durables d'ici 2050, et *notant* aussi la nécessité de mettre à jour cette vision pour y inclure une proportion quantifiée de ces carburants à utiliser d'ici à 2050,

Reconnaissant *Sachant* que la faisabilité technologique de carburants d'aviation durables interchangeables, de carburants d'aviation à moindre émission de carbone et d'autres énergies plus propres pour l'aviation est prouvée, que ces carburants devraient avoir la plus grande incidence sur la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation d'ici à 2050 et que leurs effets devraient continuer de se faire fortement sentir au-delà de 2050, ~~selon le rapport de l'OACI sur le LTAG, et que l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme est nécessaire,~~

Sachant les innovations qui sont constamment apportées aux carburants interchangeables, par exemple les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation, et *accueillant avec satisfaction* le développement de nouveaux carburants et de sources d'énergie plus propres pour l'aviation, notamment l'utilisation d'hydrogène et d'électricité renouvelable,

Reconnaissant *Sachant* la nécessité d'élaborer ces carburants et de les utiliser d'une manière économiquement réalisable et acceptable sur les plans social et environnemental ainsi que les progrès réalisés dans l'harmonisation des approches de la durabilité, y compris ~~Reconnaissant que~~ les critères de durabilité, la certification de la durabilité, et la méthode d'évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants, ~~qui sont développés et mis à jour dans le cadre des activités de mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) et qui devraient servir~~

de base pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres utilisés dans l'aviation internationale,

Se félicitant de l'adoption du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, y compris la Vision ambitieuse mondiale, à la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3), en novembre 2023, lequel vise à faciliter la mise en place et l'utilisation à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation en apportant à toutes les parties prenantes plus de clarté, de cohérence et de prévisibilité quant aux politiques, aux réglementations, à l'appui à la mise en œuvre, au financement et aux investissements nécessaires, de manière que tous les États aient la possibilité de contribuer aux réductions d'émissions grâce à ces énergies plus propres et d'en tirer parti ~~Reconnaissant la nécessité d'examiner et de faciliter l'accès du secteur de l'aviation civile à des énergies renouvelables, notamment par le biais de sa coopération à l'initiative Énergie durable pour tous, comme contribution de l'Organisation à l'ODD 7 « Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable »~~,

Se félicitant également de l'approbation par le Conseil, en juin 2024, de la Feuille de route de l'OACI relative à la mise en œuvre des résultats de la CAAF/3 et du LTAG, un document de suivi évolutif permettant de s'assurer que les progrès sont équilibrés entre les quatre composantes interdépendantes que sont la politique et la planification, le cadre réglementaire, le soutien à la mise en œuvre et le financement,

Rappelant que la résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la résolution A37-19, et *rappelant* que ces principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe des résolutions A38-18, A39-2, ~~et A40-18 et A41-21~~ de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente résolution,

Notant qu'une stratégie substantielle concernant le renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière a été entreprise par l'Organisation, au titre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), afin d'aider à la préparation et à la soumission des plans d'action des États, notamment par la tenue de séminaires régionaux, l'élaboration et l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂*, une interface web interactive, l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI et une courbe de coût marginal de réduction (MAC),

Accueillant avec satisfaction le fait qu'en juillet ~~2025~~2022, ~~150~~ 133 États membres représentant plus de ~~9998~~ % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué des plans d'action à l'OACI,

Sachant qu'il est nécessaire de développer et d'actualiser davantage les plans d'action des États, notamment de quantifier les retombées de la réduction des émissions de CO₂ au moyen d'outils pratiques, en vue d'une aviation et d'une infrastructure durables en mettant l'accent sur les innovations axées sur l'environnement,

~~Reconnaissant~~ *Constatant* les circonstances différentes entre États dans leurs capacités de relever les défis posés par les changements climatiques et la nécessité de fournir le soutien nécessaire, en particulier aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

Affirmant qu'il conviendrait de prendre dès que possible des mesures ciblées pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités,

Reconnaissant Sachant l'assistance fournie par l'OACI en partenariat avec d'autres organisations pour faciliter les mesures prises par les États membres en vue de réduire les émissions de l'aviation, ainsi que de rechercher constamment des partenariats éventuels en matière d'assistance avec d'autres organisations,

Accueillant avec satisfaction les progrès réalisés dans le cadre ~~le lancement~~ du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation relatif aux carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI destiné à soutenir ~~le~~ l'intensification à l'échelle mondiale du développement et ~~le~~ du déploiement des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, compte tenu de l'importance de l'établissement de partenariats, d'initiatives et d'une coopération internationale entre les États et les parties prenantes concernées, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB),

Sachant la nécessité d'investir jusqu'à 3 200 milliards USD dans la production d'énergies plus propres pour l'aviation jusqu'en 2050 et d'effectuer des investissements supplémentaires à l'appui d'autres mesures de réduction des émissions de CO₂, notamment des améliorations liées aux technologies et à l'exploitation des aéronefs, selon le rapport sur le LTAG, et *se félicitant* d'initiatives telles que le Programme ACT-SAF et le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI, qui visent à accélérer le développement et à favoriser l'accès à des capacités d'investissement public et privé et à du financement provenant d'institutions financières, pour les projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale, particulièrement dans les pays en développement et les États qui ont des besoins particuliers;

Sachant que le Conseil envisage la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement sous l'égide de l'OACI, tout en réglant les éventuelles difficultés financières, institutionnelles et juridiques, comme l'a demandé l'Assemblée de l'OACI à sa 41^e session.

Sachant que, selon les derniers rapports du GIEC, des progrès concernant la planification et la mise en œuvre de l'adaptation aux changements climatiques ont été observés dans tous les secteurs et dans toutes les régions, mais qu'ils sont encore inégalement répartis, plusieurs lacunes en matière d'adaptation ayant été observées, notamment des vulnérabilités potentielles dans des infrastructures de transport clés comme les systèmes et infrastructures de l'aviation internationale ; leurs normes de conception devraient ainsi dûment prendre en considération les impacts et les risques climatiques prévus,

Sachant qu'il est nécessaire d'avoir des conditions propices à la mise en œuvre de mesures d'adaptation aux changements climatiques à long terme, en particulier pour les parties vulnérables du système et de l'infrastructure de l'aviation, ce qui rehausserait le niveau de préparation du secteur de l'aviation internationale aux phénomènes climatiques extrêmes et perturbateurs prévus,

Sachant l'importance des travaux entrepris par l'OACI, en coopération avec les États et les organismes des Nations Unies et les organisations internationales compétents, pour déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante, ainsi que les options recensées des mesures d'adaptation,

Reconnaissant Constatant les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration et la mise à jour périodique du Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour appuyer l'évaluation des émissions attribuables aux voyageurs aériens et accueillant avec satisfaction son élargissement aux émissions attribuables au fret aérien,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la résolution A42-xxA41-20, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, et la résolution A42-xxA41-22,

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), remplace les résolutions ~~A41-20, A41-21 et A41-22~~~~A40-17, A40-18 et A40-19~~ et constitue l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande au Conseil :*

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes en cas de besoin, englobant solutions techniques et mesures basées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;
- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la CCNUCC ;

3. *Réitère :*

- a) que l'OACI devrait continuer à prendre des initiatives pour promouvoir l'information sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;
- b) qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aviation sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement ;

4. *Décide* que les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;

5. *Convient* que les objectifs mentionnés au § 4 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

6. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières à des États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu : des circonstances particulières et moyens respectifs des États, en particulier des pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation, de la croissance durable de l'aviation internationale et du fait que les émissions gazeuses augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures

d'atténuation soient mis au point et en place, tout en tenant compte aussi de l'objectif ambitieux mondial à long terme évoqué dans le paragraphe 7 ci-dessous ;

7. *Décide* en outre qu'au-delà de l'objectif ambitieux mondial à long terme évoqué au paragraphe 6 ci-dessus, l'OACI et ses États membres devraient œuvrer ensemble pour s'efforcer de réaliser l'objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, contribuant ainsi à l'atteinte de la cible de température de l'Accord de Paris, en tenant compte du fait que ce sont la situation particulière et les capacités respectives de chaque pays (notamment le niveau de développement, le degré de maturité des marchés de l'aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) qui détermineront sa capacité à contribuer à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national ;

8. *Tout en notant* que l'objectif LTAG représente un objectif ambitieux mondial et collectif, et qu'il n'impose aucune attribution d'obligations ou d'engagements particuliers sous forme d'objectifs nationaux de réduction des émissions, *prie instamment* chaque État de contribuer à l'atteinte de l'objectif en prenant en compte les dimensions sociales, économiques et de durabilité de l'environnement et en adaptant ses efforts à sa situation propre ;

8 bis. *Souligne* la nécessité de développer et d'utiliser à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, qui devraient représenter la part la plus importante des réductions d'émissions de CO₂ de l'aviation qui contribueront à la réalisation du LTAG, *et décide* que l'OACI et les États membres s'efforceront de formuler une vision ambitieuse mondiale et collective en vue de réduire de 5 % les émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici 2030 en utilisant des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation (par rapport à un taux nul d'utilisation d'énergie plus propre). Dans cette optique, les circonstances particulières et les capacités respectives de chaque État détermineront sa capacité à contribuer à la Vision dans les délais qui lui sont impartis, sans qu'aucune obligation ni aucun engagement spécifique ne soit attribué à aucun État sous la forme d'objectifs de réductions des émissions ;

9. *Demande* au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, d'appliquer la méthode de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG (LMR) afin d'évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ en vue de réaliser le LTAG ; cette méthode s'appuie sur les informations provenant de l'État des lieux annuel de l'OACI sur le LTAG, des outils de suivi de l'Organisation, des plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale et d'autres sources d'information, y compris le suivi des progrès réalisés en ce qui concerne les moyens d'appui à la mise en œuvre et le financement. La méthode LMR s'appuie également sur le suivi et l'examen de la Vision ambitieuse mondiale et du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, notamment dans le cadre de l'État des lieux annuel de l'OACI sur le LTAG et de la tenue de la Conférence CAAF/4 en 2028 au plus tard, en vue d'actualiser l'ambition sur la base de l'évolution des marchés dans toutes les régions. À cet égard, le Conseil présentera les modifications qui, à des fins d'actualisation, doivent être apportées à la méthode LMR, pour examen à la 43^e session de l'Assemblée ; ~~de suivre régulièrement les progrès de mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures permettant l'atteinte de l'objectif ambitieux à long terme, notamment par les moyens suivants : le processus d'état des lieux environnemental de l'OACI ; l'examen de la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables ; d'autres évaluations de la réduction des émissions de CO₂ et les incidences de coût du changement climatique sur l'aviation internationale, les régions et les pays, en particulier les pays en développement, les effets sur l'évolution du secteur ; ainsi que les incidences financières des efforts en vue de réaliser le LTAG ; le suivi de l'information provenant des plans d'action des États relativement à la réduction des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale ; et les moyens de mise en œuvre. À cette fin, le Conseil examinera les méthodologies nécessaires du suivi des progrès et en rendra compte lors d'une session ultérieure de l'Assemblée de l'OACI ;~~

9 bis. *Demande* au Conseil de poursuivre le suivi et l'actualisation de la Feuille de route de l'OACI relative à la mise en œuvre des résultats de la CAAF/3 et du LTAG, un document évolutif, tout en s'assurant que les progrès sont équilibrés entre les quatre composantes interdépendantes que sont la politique et la planification, le cadre réglementaire, le soutien à la mise en œuvre et le financement ;

10. *Encourage en outre* tous les États à soumettre à l'OACI et à mettre à jour des plans d'actions volontaires portant sur une réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, soulignant leurs politiques, actions et feuilles de route respectives, notamment les projections à long terme ;

11. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2027 2024 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux et la Vision ambitieuse mondiale ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus sur le plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique en vue de la mise en œuvre de ces mesures afin que l'OACI puisse adapter les mesures de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre aux besoins des États, notamment en facilitant l'accès au financement ;

12. *Encourage* les États qui ont déjà soumis des plans d'action à partager les renseignements qui y figurent et à constituer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer les États qui n'ont pas préparé de plans d'action, et de mettre les plans d'action soumis à la disposition du public, compte tenu de la sensibilité commerciale des renseignements que contiennent les plans d'action des États ;

13. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux mondiaux et à la Vision ambitieuse mondiale et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2027 2024, notamment au moyen d'activités de coopération et d'assistance portant sur l'identification de sources de financement possibles de la décarbonation de l'aviation en coopération avec les institutions financières et autres organisations pertinentes, afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI ;

14. *Demande* au Conseil de tenir à jour et de renforcer les méthodes normalisées appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ ;

14 bis. *Demande expressément* au Conseil de mener, avec la contribution technique du CAEP, une étude des systèmes de comptabilisation des carburants de l'aviation internationale actuellement utilisés sur le marché ouvert. Cette étude comporterait une analyse préliminaire de la notion d'achat et réclamation, afin d'en évaluer la pertinence et la facilité d'application, et tiendrait compte des faits nouveaux survenus dans d'autres organismes des Nations Unies, y compris en ce qui concerne l'article 6 de l'Accord de Paris. Elle viserait à mieux comprendre ces systèmes et concepts de comptabilisation et à recenser des domaines qui pourraient être analysés plus avant. Ce travail peut contribuer à définir le rôle que l'OACI pourrait jouer à l'appui de ces systèmes, le cas échéant, en vue de faciliter l'accès aux avantages environnementaux présentés par les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation internationale, et de veiller à l'intégrité environnementale, afin de favoriser, sans décourager, la production mondiale de ces carburants, en particulier dans les pays en développement ;

15. *Demande* au Conseil de demander aux États de continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés dans les actions de mise en œuvre du secteur, sur la base des renseignements approuvés par ses États membres ;

16. *Tout en reconnaissant* qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO₂ provenant de toutes les sources *et en soulignant* qu'il convient d'affecter des ressources financières importantes pour que la transition vers les énergies propres et le LTAG deviennent réalité, *demande instamment* que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC et d'autres processus pertinents, que leur cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ;

16 bis. *Reconnaît* que la réalisation du LTAG passe par un programme solide, ciblé et adapté de renforcement des capacités et d'appui à la mise en œuvre, et que l'OACI, le secteur, les milieux universitaires et les autres parties prenantes concernées doivent conjuguer leurs efforts pour le mettre en œuvre, sans oublier que les États et les régions ne sont pas tous dans la même situation, et en veillant à ce que leurs actions cadrent avec l'initiative *Aucun pays laissé de côté* ;

16 ter. *Demande* au Conseil de poursuivre la mise en œuvre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation relatif aux carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI destiné à soutenir le développement et l'utilisation à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, notamment :

- a) d'offrir des orientations et des activités de formation, entre autres pour l'élaboration des politiques nationales ;
- b) d'échanger les meilleures pratiques, y compris dans le cadre de séminaires de l'OACI et au moyen de ses outils de suivi ;
- c) de faciliter les partenariats, le partage du savoir et la coopération technique entre les participants au Programme ACT-SAF ;
- d) de promouvoir le transfert volontaire de technologies, en particulier en faveur des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers, ce qui comprend les compétences techniques, la fabrication, le traitement et l'équipement ;
- e) d'appuyer la réalisation d'études de faisabilité et de mise en œuvre fonctionnelle ;
- f) d'accélérer l'élaboration de projets visant expressément à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation (par exemple accélérer les évaluations de la durabilité réalisées par les projets axés sur les carburants d'aviation durables), y compris dans le cadre du Programme de coopération technique, ce qui pourrait également faciliter l'accès des projets au financement au titre du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI, mentionné à l'alinéa c) du paragraphe 18 ci-dessous ;

- g) d'inciter davantage les États et les autres parties prenantes à affecter volontairement des ressources supplémentaires au Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI afin d'appuyer les activités susmentionnées dans le cadre du Programme ACT-SAF, et *prie instamment* les États et les autres parties prenantes d'effectuer des contributions régulières et conséquentes au Fonds ;
- h) d'élargir le Programme ACT-SAF afin de soutenir la mise en œuvre d'autres mesures de réduction des émissions (concernant, par exemple, la technologie aéronautique, l'exploitation et les infrastructures) sous la forme d'un programme ACT-LTAG.

17. *Prend note* du fait que des moyens de mise en œuvre proportionnels à ce niveau d'ambition, notamment financiers, contribueront à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme. *Note également* que des investissements considérables de la part des États sont requis, en fonction de leurs contextes particuliers, et que différentes modalités ou mécanismes de financement possibles pourraient être mis en place par l'OACI en complément aux activités susmentionnées de renforcement des capacités et d'appui à la mise en œuvre, afin de renfaciliter l'appui au financement et à l'investissement en vue d'assurer la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation ;

18. *Demande au Conseil :*

- a) de renforcer les contacts et d'établir des réseaux et des dialogues structurés entre les États membres et la communauté financière internationale et les autres parties prenantes concernées, y compris les institutions financières publiques et privées, les investisseurs et les assureurs, ainsi que les Nations Unies et d'autres fonds et instruments d'investissement internationalement reconnus, afin de les informer des besoins financiers nécessaires à la réalisation du LTAG, notamment en ce qui concerne les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, et de recenser et de promouvoir des possibilités de financement de projets liés à la décarbonation de l'aviation, en particulier pour les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers ;
- b) de promouvoir auprès des États les critères de durabilité de l'OACI, qui servent de base pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation utilisés dans l'aviation internationale et de les encourager à les appliquer, afin d'accorder la priorité au financement des projets liés aux énergies plus propres pour l'aviation et de le rendre plus accessible ;
- c) de poursuivre l'opérationnalisation du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI afin de faciliter l'accès aux possibilités d'investissement public et privé et au financement offert par des institutions financières, au bénéfice des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale dans la perspective de la réalisation du LTAG, en prêtant une attention particulière aux SAF, aux LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, particulièrement dans les pays en développement et les États qui ont des besoins particuliers, notamment au moyen des mesures suivantes :
 - 1) créer une plateforme pour rapprocher des projets sur la décarbonation de l'aviation et d'éventuels investisseurs publics et privés, qui comprendrait une fonctionnalité de « mise en relation », permettant ainsi aux investisseurs de recenser des projets et de les évaluer, et établir des partenariats avec des plateformes de financement d'autres organisations, tout en veillant à ce que les critères techniques de l'OACI, par exemple les critères de durabilité, soient respectés ;

- 2) collaborer avec différents acteurs pour analyser des mécanismes novateurs de financement et d'atténuation des risques, adaptés à la décarbonation de l'aviation, offrant des incitatifs à l'investissement et favorisant la collaboration entre acteurs pour mobiliser les ressources financières de manière efficace (par exemple en favorisant les partenariats public-privé) ;
 - 3) collaborer avec des institutions financières, comme les banques de développement, pour créer des profils pour le financement de projets à divers niveaux de maturité ;
 - 4) créer une base de données de sources de financement, assorties de leurs modalités et conditions, dans laquelle des concepteurs de projets pourraient puiser ;
 - 5) élaborer une trousse d'outils contenant des lettres d'intention (conditions de base pour satisfaire les investisseurs) pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation ;
- d) tout en reconnaissant l'urgence et l'importance qu'il y a à accroître le financement des mesures de décarbonation de l'aviation, prendre d'urgence des mesures pour appliquer les recommandations à court terme énumérées à l'issue de l'examen réalisé par le Conseil des initiatives de financement de l'action climatique et mécanismes de financement possibles dans le cadre de l'OACI¹, en vue d'améliorer le cadre et les dispositifs existants en matière de financement et d'initiatives de financement pour contribuer davantage à faire progresser la réalisation du LTAG et la mise en œuvre du Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, particulièrement dans les pays en développement et les États qui ont des besoins particuliers ;
- e) mettre en place un axe de travail afin de déterminer les besoins et les déficits de financement et d'étudier les possibilités d'action concernant les options à long terme recensées à l'issue de l'examen réalisé par le Conseil des initiatives de financement de l'action climatique et mécanismes de financement possibles dans le cadre de l'OACI¹, y compris les questions de faisabilité, et d'en rendre compte à la 43e session de l'Assemblée ;
- f) de continuer à assurer un suivi des progrès réalisés en ce qui concerne les moyens d'appui à la mise en œuvre et le financement, dans le cadre de la méthode LMR décrite au paragraphe 9 ci-dessus ;

18. — *Demande au Conseil :*

- a) ~~de lancer des mesures ou mécanismes spécifiques pour aider les États, particulièrement ceux en développement ou ayant des besoins particuliers, à accéder plus facilement aux capacités en matière d'investissement privé, ainsi qu'aux financements d'institutions financières, telles que les banques de développement, relativement à des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale, et encourager la mise à disposition de financements nouveaux et additionnels à cette fin ;~~
- b) ~~d'envisager plus avant la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement sous l'égide de l'OACI, tout en abordant les éventuels défis financiers, institutionnels et juridiques, et de rendre compte à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI ;~~

¹ Voir l'appendice G du document A42-WP/25.

- ~~e) les alinéas a) et b) qui précèdent complèteront un programme renforcé d'assistance technique et de coopération consacré à l'objectif ambitieux à long terme et axé sur le partage d'informations concernant les meilleures pratiques et la fourniture d'orientations, de renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique. Bien que la mise en place par l'OACI du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT SAF) doive être saluée, il conviendrait de l'élargir afin de renforcer le soutien à la mise en œuvre des autres mesures de réduction des émissions dans le cadre d'un programme ACT LTAG de l'OACI (par exemple sur les technologies d'aéronefs, les améliorations opérationnelles, les changements d'infrastructure, les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation ;~~
- ~~d) encourager le transfert volontaire de technologies, en particulier en faveur des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers, afin de leur permettre d'adapter les technologies de dernier cri et de renforcer leur contribution à l'atteinte de l'objectif ambitieux à long terme ;~~
- ~~e) conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, prier instamment les États membres de l'OACI d'effectuer des contributions régulières et conséquentes au Fonds pour l'environnement de l'OACI, afin de faire suite à des activités spécifiques de l'OACI sur le LTAG, notamment le Programme ACT SAF, qui vise à aider les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers. Les États sont également encouragés à élaborer des projets au titre du Programme de coopération technique de l'OACI.~~

19. *Demande* aux États de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le rapport d'évaluation, et de veiller à ce que les futures évaluations entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés éventuels sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;

19 bis. *Demande au Conseil*, avec la contribution technique du CAEP, d'améliorer la compréhension scientifique et de se pencher sur les incertitudes pour ce qui est des incidences de l'aviation sur le climat, notamment en étudiant les moyens de quantifier les incidences éventuelles sur le climat des émissions de l'aviation autres que de CO₂ et les mesures technologiques et opérationnelles visant à les atténuer ;

20. *Demande au Conseil* :

- a) de continuer à élaborer et tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat, et l'adaptation des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale aux impacts et aux risques liés aux changements climatiques ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;

- d) d'aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à divers programmes ;

21. *Invite* le Conseil et les États membres à collaborer avec les organisations pertinentes afin de réaliser les progrès les plus rapides dans la mise en œuvre des mesures de réductions du CO₂ dans le secteur de l'aviation (par exemple la technologie, l'exploitation et les carburants), en prenant note du fait que les effets potentiels les plus importants sur la réduction des émissions de CO₂ seront produits par les mesures relatives au carburant ;

22. *Encourage* le Conseil et les États membres à se tenir informés des technologies d'aéronef innovantes, des nouvelles formes d'exploitation favorisant la réduction des émissions, ainsi que des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation d'autres sources d'énergie plus propres cadrant avec l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, afin d'accélérer la certification et de faciliter l'élaboration et la mise à jour de SARP et d'éléments d'orientation pertinents de l'OACI comme il convient. L'OACI et ses États membres sont instamment priés de continuer à mener les activités relatives aux éléments d'un panier de mesures visant à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme notamment celles décrites aux paragraphes 23 à 28 ci-dessous ;

23. *Demande* aux États :

- a) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant de moins en moins de carburant et faciliter le renouvellement rentable de leur flotte par les constructeurs et les exploitants d'aéronefs, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et élaborer des orientations sur les meilleures pratiques relatives aux aéronefs en fin de vie, telles que le recyclage des aéronefs ;
- b) d'encourager et d'accélérer les investissements en recherche et développement d'un nouvel aéronef ne produisant aucune émission de CO₂ ;

24. *Demande* aux États :

- a) de mettre à jour la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des avions, selon qu'il convient, en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs ;
- b) d'élaborer des SARP relatives à l'environnement et de les mettre à jour en temps voulu ainsi que des orientations pertinentes sur les nouvelles technologies aéronautiques de pointe comme il convient ;
- c) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;

25. *Demande* aux États :

- a) de collaborer avec les fabricants, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports en vue d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne et d'exploitation au sol économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages

environnementaux, compte tenu de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;

- b) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- c) de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et des meilleures pratiques relatives aux aéroports respectueux de l'environnement, notamment des pratiques relatives à la planification, au développement, à l'exploitation et à la maintenance des aéroports ;
- d) d'envisager de réaliser une évaluation des risques climatiques afin de favoriser la prise en considération de mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les politiques nationales sur le climat et les processus de planification, au regard des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale, selon qu'il convient ;

26. *Demande au Conseil :*

- a) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et de mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ; d'encourager les États et les parties prenantes à développer la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement ;
- b) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de la gestion du trafic aérien et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- c) continuer à servir de cadre d'échange d'informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne les aéroports respectueux de l'environnement, sur des questions comme les bâtiments intelligents, les énergies renouvelables, la mobilité verte, l'adaptation aux changements climatiques et le développement résilient, l'engagement auprès de la communauté et la communication sur le développement durable, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre les aéroports ;
- d) de publier et de tenir à jour les éléments indicatifs sur la mise en œuvre de pratiques durables sur le plan écologique aux aéroports, notamment la Collection électronique de publications pratiques sur les aéroports respectueux de l'environnement ;
- e) d'encourager les États à réaliser un développement résilient au climat de leurs systèmes et infrastructures aéronautiques, par la communication d'orientations et l'échange de pratiques optimales, et en mettant l'accent sur l'élaboration de politiques qui intègrent des mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci pour faire progresser le développement durable de l'aviation ;

27. *Demande aux États :*

- a) d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent la recherche, le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources SAF, de LCAF et autres d'énergies plus propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants d'aviation

~~durables (SAF) et de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), conformément à leurs circonstances nationales ;~~

- b) d'envisager le recours à des mesures incitatives et à d'autres politiques pour encourager la production et le déploiement l'utilisation à plus grande échelle de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des SAF et LCAF, sachant que des informations plus détaillées sont fournies à ce sujet dans les orientations de l'OACI, et qu'il est nécessaire d'envisager une combinaison de politiques éventuellement adaptée au contexte national ;
- c) de collaborer avec les parties prenantes concernées pour accélérer la recherche, la certification et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières et la certification de nouveaux aéronaves et moteurs utilisant exclusivement des SAF, afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production de carburants durables jusqu'à une échelle commerciale, notamment en encourageant et en favorisant les accords d'achat de SAF ou de LCAF et en encourageant la fourniture en temps voulu et les changements nécessaires aux infrastructures aéroportuaires et d'approvisionnement en énergie, en tenant compte du développement durable des États ;
- d) de reconnaître les critères de durabilité, la certification de la durabilité et la méthode d'évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants, qui sont élaborés et mis à jour dans le cadre des activités de mise en œuvre du CORSIA et qui devraient servir de base pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres utilisés dans l'aviation internationale les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie et contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;
- e) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants d'aviation pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, et de surveiller leur production à un niveau national ;

28. *Demande au Conseil :*

- a) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques dans le cadre de séminaires et d'activités de formation, et à faciliter la création de partenariats et la définition de politiques qui favoriseront davantage la transition vers des sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les SAF et les LCAF, notamment dans le cadre du Programme ACT-SAF de l'OACI dans le cadre de séminaires régionaux ;
- b) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) les outils OACI de suivi des mesures en faveur de l'énergie propre ;
- c) d'intensifier les efforts, avec la contribution technique du CAEP, en vue d'accroître le nombre de programmes de certification de la durabilité approuvés par l'OACI, dans toutes les régions, et d'accélérer la certification de la durabilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres admissibles conformément aux exigences du CORSIA, sans exclure aucune source de carburant, filière d'alimentation, matière première ou technologie particulière ; à cet égard, accélérer la mise en place et l'approbation de nouveaux programmes de certification de la

durabilité, ainsi que l'analyse et l'approbation des valeurs tout au long du cycle de vie pour les nouvelles sources et filières de carburant ;

d)e) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des SAF, ~~et des LCAF~~ et autres énergies plus propres pour l'aviation et de prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux et de la Vision ambitieuse mondiale ;

e)d) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux SAF, ~~et aux LCAF~~ et autres énergies plus propres pour l'aviation, et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;

f)e) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;

g)f) continuer d'évaluer les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation dans le cadre de l'application de la méthode LMR et du suivi et de l'examen de la Vision ambitieuse mondiale et du Cadre mondial de l'OACI (voir paragraphe 9 ci-dessus), et tenir la Conférence CAAF/4 au plus tard en 2028 en vue d'actualiser la Vision en fonction de l'évolution du marché dans toutes les régions d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, dans le cadre du processus d'état des lieux de l'OACI, et de convoquer la Conférence CAAF/3 en 2023 en vue de réexaminer la Vision pour 2050 de l'OACI sur les SAF, y compris les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, et de définir un cadre global spécifique conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et tenant compte des circonstances et des capacités nationales ;

29. *Demande* au Conseil de déterminer, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure, de définir des mesures d'adaptation pour y faire face, et de tenir à jour et de rehausser les orientations sur l'évaluation des risques liés aux changements climatiques et les mesures d'adaptation pour l'aviation internationale ;

30. *Demande* au Conseil de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

Annexe

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) sont les suivants :

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

- d) les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;
- e) les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;
- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois ;
- g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;
- h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;
- i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;
- l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO₂, le cas échéant ;
- m) les MBM devraient inclure des dispositions de *minimis* ;
- n) si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;
- o) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États ;
- p) les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.