



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

Point 17: Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

OBJECTIFS ET MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE DE L'AVIATION INTERNATIONALE : PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'aviation civile chinoise participe activement aux consultations sur les objectifs de réduction des émissions et aux programmes mondiaux de réduction des émissions de l'aviation internationale. Elle souligne qu'il faut promouvoir, dans le cadre des instances multilatérales, la mise en place d'un système de gouvernance de l'aviation internationale et des changements climatiques qui soit équitable, raisonnable et mutuellement avantageux, où chaque partie agit selon ses capacités. L'aviation civile chinoise prône systématiquement le respect des principes de l'action climatique mondiale consacrés par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et par l'Accord de Paris, en particulier les principes de l'équité, des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives. Dans le cadre des contributions déterminées au niveau national, elle veille à ce que les objectifs collectifs mondiaux de réduction des émissions de l'aviation internationale et les plans de mise en œuvre permettent à tous les États de bénéficier équitablement des possibilités de développement durable de l'aviation internationale, en défendant en particulier le respect du droit qu'ont les pays en développement de développer leurs activités de transport aérien international, ainsi que leurs intérêts connexes en matière de développement industriel.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) noter que la réduction des émissions de l'aviation internationale est un élément important de l'action mondiale menée face aux changements climatiques et qu'elle devrait être réalisée conformément aux principes de l'équité, des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, les États fournissant des contributions déterminées au niveau national en fonction des circonstances nationales et de leur stade de développement ;
- b) prendre acte des contributions notables apportées par les pays en développement, y compris la Chine, au développement durable de l'aviation internationale dans le monde ;
- c) approuver la proposition formulée au paragraphe 3.1.2 de la présente note sur le contenu et la méthode du suivi et de l'établissement de rapports (LMR) concernant l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) et demander au Conseil d'en tenir compte dans l'organisation des activités pertinentes ;
- d) approuver les recommandations sur l'élaboration de la méthode d'examen périodique du CORSIA formulées au paragraphe 3.1.3 de la présente note et demander au Conseil d'en tenir compte dans le travail d'élaboration de la méthode d'examen périodique du CORSIA.

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

<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 note de travail de l'Assemblée ci-jointe seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire 2026-2028 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires, conformément aux indications du Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI.
<i>Références :</i>	<i>Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et Accord de Paris</i> <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Résolutions A 41-21 et A 41-22 de l'Assemblée A41-WP/468, A41-WP/469 et A41-WP/470

1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a reconnu dans ses précédentes résolutions relatives aux changements climatiques les principes de l'équité et des responsabilités communes, mais différenciées consacrés par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et par l'Accord de Paris, compte tenu des différentes circonstances nationales ; elle a également reconnu les principes de la non-discrimination et des possibilités égales et équitables aux fins du développement de l'aviation internationale, conformément à la Convention de Chicago. La conception et la mise en œuvre des plans d'action relatifs à l'aviation internationale et aux changements climatiques devraient être conformes à ces principes.

1.2 L'action relative à l'aviation internationale et aux changements climatiques fait partie intégrante de la gouvernance climatique mondiale. En adhérant aux principes susmentionnés, le secteur de l'aviation civile internationale pourrait contribuer davantage à la réalisation de l'ensemble des objectifs de l'Accord de Paris grâce aux contributions déterminées au niveau national, de manière équitable et raisonnable, conformément au principe selon lequel chaque partie agit selon ses capacités, et sur la base de consultations multilatérales et d'une coopération mutuellement avantageuse.

1.3 L'OACI a énoncé l'objectif de la neutralité carbone par rapport à 2020 (objectif CNG2020), l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) à l'horizon 2050 et l'objectif consistant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale de 5 % d'ici 2030 grâce à l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF), de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation. Afin d'accroître la possibilité d'atteindre les objectifs susmentionnés et de mettre en œuvre les plans et mesures connexes, la Chine propose que les pays développés assument activement leur responsabilité historique et fournissent aux pays en développement un soutien financier et technique suffisant, abordable, mesurable, déclarable et vérifiable, en adhérant aux principes mentionnés au paragraphe 1.1.

1.4 La Chine est le plus grand pays en développement et le deuxième marché de l'aviation civile au monde. À ce titre, l'aviation civile chinoise promeut la philosophie du développement vert : elle a toujours activement participé et grandement contribué à la promotion du développement durable de l'aviation civile mondiale et a obtenu des résultats remarquables dans le développement vert de l'aviation civile. Adhérant au principe des responsabilités communes, mais différenciées, la Chine a la volonté de promouvoir le dispositif multilatéral de l'OACI pour la réduction des émissions. Elle invite tous les États à contribuer à développer l'initiative en faveur d'une Route de la soie aérienne plus verte, et à s'employer activement à fournir des contributions déterminées au niveau national, selon leurs capacités, afin de promouvoir le développement durable de l'aviation internationale et de réaliser l'ensemble des objectifs de l'Accord de Paris.

2. RÉSULTATS OBTENUS PAR L'AVIATION CIVILE CHINOISE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT VERT

2.1 En fonction de ses propres capacités, l'aviation civile chinoise a pris des dispositions systématiques pour favoriser le développement vert, ainsi que des mesures proactives et énergiques pour réduire les émissions, et a obtenu de bons résultats à cet égard. À la fin de 2024, les émissions de carbone du parc aérien civil de la Chine s'élevaient à 0,854 kilogramme par tonne-kilomètre, et les émissions de carbone des aéroports, à 0,271 kilogramme par passager. Ces deux chiffres sont les plus faibles de toute l'histoire du pays et comptent parmi les meilleurs résultats de toutes les grandes puissances aéronautiques.

2.1.1 L'aviation civile chinoise promeut énergiquement la recherche-développement sur les carburants d'aviation durable (SAF) et l'utilisation de ces carburants. En septembre 2024, elle a lancé un projet pilote en faveur des carburants d'aviation durables, qui vise à mener des recherches et des études dans des domaines clés tels que les méthodes garantissant l'approvisionnement en carburant, la surveillance de la qualité des carburants, l'évaluation de l'efficacité et l'élaboration de politiques et de normes, afin d'acquérir de l'expérience et de jeter des bases solides pour la promotion active et systématique de l'utilisation des carburants d'aviation durable. Lancée en 2025, la deuxième phase du projet a permis d'en élargir la portée et de faire avancer l'élaboration de mécanismes de certification de la durabilité. Jusqu'à présent, environ 42 000 vols ont été effectués dans le cadre du programme, sans que la sécurité de l'aviation soit compromise.

2.1.2 L'aviation civile chinoise continue de fait progresser l'électrification des opérations aéroportuaires. En s'appuyant sur l'expérience tirée des projets pilotes, elle promeut depuis 2018 des initiatives clés telles que l'utilisation de véhicules électriques dans les aéroports et la mise en place et l'utilisation d'installations pour le remplacement des groupes auxiliaires de puissance (GAP) des aéronefs. À la fin du mois de mai 2025, la proportion de véhicules électriques utilisés dans les aéroports chinois était supérieure à 30 % et le taux de localisation des équipements et installations, supérieur à 90 %. Dans les aéroports qui accueillent plus de 5 millions de passagers par an, le taux de mise en place et d'utilisation des installations de remplacement des GAP est resté constamment supérieur à 95 %, réduisant les émissions de CO₂ d'environ 3,5 millions de tonnes par an. Les projets photovoltaïques ont permis de produire plus de 60 millions de kilowattheures par an dans les aéroports.

3. AVIATION INTERNATIONALE ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES : VUES ET PERSPECTIVES DE LA CHINE

3.1 L'action relative à l'aviation internationale et aux changements climatiques fait partie intégrante de la gouvernance climatique mondiale. Elle doit être conforme aux objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU et aux principes fondamentaux consacrés par la Convention-cadre sur les changements climatiques et par l'Accord de Paris, en particulier le principe des responsabilités communes, mais différenciées et le principe des capacités respectives. Compte tenu des différentes circonstances nationales et conformément au cadre des contributions déterminées au niveau national défini dans l'Accord de Paris, les États membres de l'OACI devraient s'efforcer, dans la mesure de leurs capacités et sur la base de consultations multilatérales et d'une coopération mutuellement avantageuse, d'accroître la contribution de l'aviation internationale à la réalisation de l'ensemble des objectifs de l'Accord de Paris.

3.1.1 Les trois objectifs susmentionnés de l'OACI (l'objectif CNG2020, l'objectif ambitieux à long terme et l'objectif consistant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale de 5 % d'ici 2030 grâce à l'utilisation d'énergies plus propres) n'ont pas été définis sur la base d'une analyse suffisante de leur faisabilité technique et économique. Les coûts et les incidences pour les pays n'ont pas été évalués de manière approfondie, en particulier pour les pays en développement, ce qui signifie que les exigences

prescrites par les résolutions pertinentes de l'Assemblée n'ont pas été respectées. Comme indiqué dans la note de travail présentée par la Chine à la 41^e session de l'Assemblée (A41-WP/469), si les pays développés ne s'acquittent pas pleinement des obligations internationales qui leur incombent au titre de la Convention-cadre sur les changements climatiques par l'intermédiaire de l'OACI, la réalisation des « objectifs collectifs mondiaux » exigerait des pays en développement et des pays émergents qu'ils parviennent à réduire leurs émissions cumulées dans une mesure bien plus grande que les pays développés, à moins qu'ils ne renoncent au développement de leurs activités de transport aérien international ou ne maintiennent ces activités à un degré de développement extrêmement faible (comme indiqué dans l'appendice).

3.1.2 Pour ce qui est du suivi et de l'établissement de rapports concernant le LTAG, l'Assemblée a clairement demandé au Conseil, au paragraphe 9 du dispositif de la résolution A41-21, 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 [...] d'autres évaluations de la réduction des émissions de CO₂ et [des] incidences de coût du changement climatique sur l'aviation internationale, les régions et les pays, en particulier les pays en développement [...] et les moyens de mise en œuvre ». Pour respecter les exigences de la résolution de l'Assemblée, la mise en œuvre du suivi et de l'établissement de rapports concernant le LTAG doit être adaptée aux niveaux régional et national, de sorte que tous les États bénéficient d'un soutien suffisant en matière d'information scientifique et technique. Sur le plan de la conception, le suivi et l'établissement de rapports concernant le LTAG devraient tenir compte des éléments suivants : demandes de financement et d'appui technique présentées par pays en développement afin de réduire les émissions de l'aviation internationale ; financement et appui technique fournis à ces pays par les pays développés ; financement et appui technique reçus par les pays en développement ; résultats obtenus dans la réduction des émissions de l'aviation internationale grâce à ces financements et à cet appui technique.

3.1.3 Les mesures basées sur le marché et l'utilisation de carburants d'aviation durables et autres énergies plus propres pour l'aviation sont des moyens importants de décarboner l'aviation internationale.

Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) : À sa 41^e session, l'Assemblée a ajusté la méthode de calcul des obligations de compensation au titre du CORSIA, afin de la rendre plus équitable. Le point essentiel demeure cependant inchangé, à savoir le fait que cette méthode de calcul est liée à l'objectif CNG 2020 et aux émissions de carbone de chaque exploitant. Il faut améliorer et réviser la méthode de calcul grâce à un examen périodique. Dans le cadre de l'élaboration de la méthode d'examen périodique du CORSIA, la Chine est d'avis que, outre la description objective des émissions de l'aviation internationale et de la demande et de l'utilisation effective d'instruments de compensation, il est particulièrement important de proposer des orientations en vue d'optimiser et de réviser ultérieurement la méthode, en adhérant aux principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale, qui ont été adoptés sur la base des résolutions de l'Assemblée². C'est également ce que prescrit la résolution A41/22-17 de l'Assemblée. Dans le même temps, la Chine a toujours soutenu que, pour éviter que la mise en œuvre du CORSIA soit injuste pour les pays en développement et pour en rehausser l'efficacité, tous les États devraient y participer à titre volontaire, notamment en déterminant de manière autonome leurs niveaux de référence et les instruments et normes de compensation applicables. De plus, les pays développés devraient assumer leur responsabilité historique pour les émissions passées dues à leurs activités aériennes internationales³.

À l'heure actuelle, l'utilisation des carburants d'aviation durables et autres énergies plus propres pour l'aviation est encore limitée par l'approvisionnement en matières premières, les procédés de raffinage, les certifications en matière de sécurité et de durabilité, et les prix. Pour développer l'utilisation à grande

² La Chine examine cette méthode dans la note CAEP/13 — WP/78 ; la Russie la soutient dans la note CAEP/13-WP/79.

³ La Chine examine le cadre d'élaboration de contributions déterminées au niveau national pour la mise en œuvre du CORSIA dans l'appendice B de la note A41-WP/468.

échelle de ces carburants, les États doivent renforcer la coopération sur la base du respect réciproque et de manière mutuellement avantageuse. Entretemps, les pays développés devraient fournir aux pays en développement une assistance en matière de financement, de technologie et de renforcement des capacités.

3.2 La question de savoir si les pays développés pourront fournir une aide financière suffisante, abordable, mesurable, déclarable et vérifiable aux pays en développement pour faire progresser la transition vers une aviation à faible intensité de carbone déterminera le succès ou l'échec du LTAG de l'OACI. L'ONU a pris des dispositions concernant le financement de la gouvernance climatique mondiale. Dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre du mécanisme de financement de la réduction des émissions de l'aviation, l'OACI devrait appliquer les principes pertinents de l'ONU, en particulier les principes juridiques internationaux approuvés par la CCNUCC dans l'Accord de Paris, selon lesquels les pays développés doivent apporter un appui financier à l'action climatique des pays en développement, ainsi que le principe du volontariat venant d'autres États.

— — — — —

APPENDICE

1. China has submitted a working paper (A41-WP/469) to 41st Session of the Assembly, claiming that according to the classification of countries of World Economic Situation and Prospects published by the United Nations, international aviation emissions data⁴ published by International Energy Agency (IEA) are divided into developed countries and developing countries (including economies in transition), and calculate international aviation emissions under 2 scenarios. Take scenario 1 as an example⁵. In order to achieve ICAO's goal of LTAG 2050, if CORSIA continues to be implemented after 2035 with the responsibility distribution methodology remaining unchanged, and the baseline decreases proportionally to zero during 2035–2050, the international aviation will need to cumulatively reduce 12.54 billion tons of carbon emissions between 2021 and 2050. Among them, the emissions reduction amount by airlines from developing countries will account for 70%, which is significantly higher than that by airlines from developed countries (as shown in Figure 1).

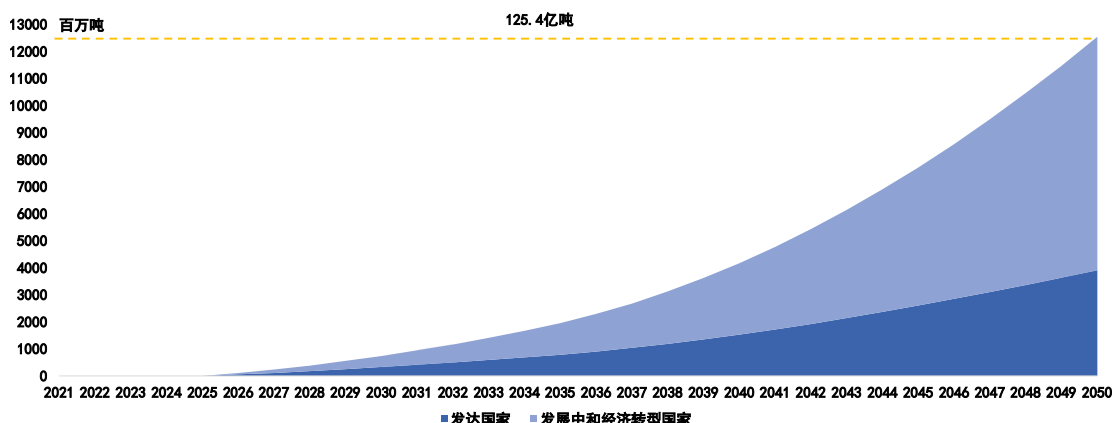


Figure1 Cumulative CO₂ emissions are needed to be reduced by global international aviation to achieve LTAG 2050 from 2021 to 2050

Data Source: Working Paper (A41-WP/469) submitted to the 41st Session of the Assembly by China

— FIN —

⁴ The international aviation emissions data from the IEA are calculated based on fuel consumption, which, in the phase where SAF has not yet achieved commercial large-scale use, basically reflects the changes in fuel efficiency brought by advancement in aircraft technology and operational technology. Therefore, the projections of future international aviation carbon emissions in China's working paper (A41-WP/469) submitted to the 41st Session of the Assembly have taken into account the emissions reduction effects resulting from aircraft technology upgrades and improved operational efficiency.

⁵ A41-WP/469 Scenario 1 assumes that international aviation carbon emissions return to the 2019 levels in 2025, the growth rate of international aviation emissions in 2026–2030 returns to the average annual growth rate of 2000–2010, and the average annual growth rate of international aviation emissions in 2031–2035 is 0.5% lower than that in 2026–2030, and that every subsequent five-year period will witness a 0.5% reduction in the growth rate compared to the preceding period, and so on.