



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

**RÉFLEXIONS SUR LES MESURES DE L'OACI
VISANT À RÉDUIRE LES INCIDENCES DE L'AVIATION SUR LE CLIMAT**

(Note présentée par le Danemark au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres² de la Conférence européenne de l'aviation civile, et par EUROCONTROL, avec le parrainage du Japon)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le secteur de l'aviation se rapproche de son objectif d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, en misant sur les avancées technologiques, l'optimisation des opérations, et l'utilisation accrue de carburants durables. L'OACI a adopté une méthodologie de surveillance à plusieurs niveaux pour mesurer les progrès vers cet objectif sans alourdir la charge de travail que représente l'établissement de rapports.

Une nouvelle norme concernant les émissions de CO₂ des aéronefs ainsi que la révision des prescriptions applicables en matière environnementale permettront d'améliorer l'efficacité. Le 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 vise une réduction de 5 % des émissions de CO₂ d'ici à 2030, tout en appelant à un soutien accru aux États.

L'OACI s'intéresse également aux émissions autres que le CO₂, et des travaux sont en cours dans ce domaine.

Comme certaines émissions ne pourront être évitées, le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) et les solutions d'élimination de carbone devraient jouer un rôle dans l'atteinte de la neutralité carbone.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à : a) approuver la méthodologie de suivi et d'établissement de rapports concernant l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) adoptée par le Conseil à sa 235^e session pour suivre les progrès techniques accomplis en vue de la réalisation du LTAG, et à demander à l'OACI de mettre en œuvre cette méthodologie sans délai ; b) charger le Conseil de réexaminer régulièrement les normes de protection de l'environnement de l'Annexe 16 — <i>Protection de l'environnement</i>, en tenant compte des avancées en matière de conception et des progrès technologiques ; c) intégrer le cadre mondial adopté à la Conférence CAAF/3 dans la mise à jour de la résolution A41-21 sur les changements climatiques ; d) prendre acte, dans sa résolution A41-21 sur les changements climatiques, de l'importance de comprendre les émissions autres que le CO₂ et leurs effets sur le climat, et, le moment venu, d'y remédier, et à noter le rôle central que l'OACI est appelée à jouer à cet égard ; e) prendre acte, dans sa résolution A41-21 sur les changements climatiques, que, malgré les efforts ambitieux que représentent les mesures sectorielles, des émissions résiduelles de CO₂ persisteront, et que des mesures complémentaires seront nécessaires pour réaliser le LTAG.	
<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 dans le budget-programme ordinaire pour 2026-2028 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Annexe 16 — <i>Protection de l'environnement</i> Résolution A41-21 Note d'information A42-WP/368, <i>European Region Environmental Support to the No Country Left Behind Initiative</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation internationale a réalisé d'importants progrès dans la réduction de ses incidences sur l'environnement, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration du rendement énergétique et la baisse de la consommation de carburant par tonne-kilomètre payante (TKP). Toutefois, la forte croissance attendue du transport aérien au cours des prochaines décennies rend indispensable la poursuite des efforts visant à réduire les émissions de l'aviation.

1.2 L'adoption par l'OACI, à la 41^e session de son Assemblée, d'un LTAG de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050 constitue une étape majeure, marquant l'engagement du secteur de l'aviation à assumer pleinement la responsabilité de ses propres émissions. Le recours aux améliorations technologiques et opérationnelles, ainsi qu'aux SAF, aux LCAF et à d'autres énergies plus propres pour l'aviation contribuera à la réduction des émissions. Toutefois, ces solutions ne permettront pas à elles seules d'éliminer entièrement les émissions, ce qui nécessitera le déploiement de mesures complémentaires pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

1.3 Pour assurer un suivi régulier des progrès de mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures permettant l'atteinte du LTAG, l'Assemblée a demandé au Conseil d'examiner les méthodologies nécessaires au suivi des progrès accomplis et d'en faire rapport à la 42^e session de l'Assemblée en 2025. Quel que soit l'objectif, la mise en place d'une méthodologie de surveillance des émissions du secteur de

l'aviation internationale et la compréhension des facteurs déterminants de ces émissions sont essentielles pour fournir un retour d'information sur les progrès du secteur en matière de durabilité.

1.4 À sa réunion de février 2025, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a convenu de recommander au Conseil de l'OACI l'adoption d'une méthodologie de surveillance à plusieurs niveaux portant sur les aspects techniques, conformément à la demande de l'Assemblée. Cette approche, à la fois rétrospective et prospective, repose, pour son premier niveau, sur des données déjà collectées par l'OACI auprès des États et de l'industrie, évitant ainsi les charges administratives supplémentaires. Le Conseil a approuvé la méthodologie à sa 235^e session, en juin 2025.

2. PROGRÈS TECHNOLOGIQUES ET OPÉRATIONNELS

2.1 Les solutions technologiques ont le potentiel de réduire les émissions de CO₂, notamment grâce à l'amélioration du rendement énergétique permise par les avancées dans la conception technique des aéronefs, y compris de leurs moteurs. Des progrès notables ont déjà été réalisés dans la mise au point d'aéronefs plus efficaces. En outre, l'adoption prochaine par le Conseil d'une nouvelle norme sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant devrait stimuler l'innovation dans ce domaine.

2.2 Cette norme exigera que tous les aéronefs de gros tonnage munis d'un nouveau certificat de type, et dont la certification sera demandée après le 31 décembre 2031, affichent un rendement énergétique au moins 10 % supérieur aux exigences actuelles. Il s'agit d'un pas décisif vers la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale. L'Assemblée est invitée à souligner l'importance de cette avancée.

2.3 L'actualisation régulière de la norme sur les émissions de CO₂ influencera positivement le rendement énergétique des nouveaux types d'aéronefs et contribuera de manière significative à la réalisation du LTAG. Elle permettra également aux exploitants de compagnie aérienne de réaliser des économies grâce à une diminution de la consommation de carburant. Par conséquent, l'Assemblée est invitée à charger le Conseil de réexaminer régulièrement les normes de protection de l'environnement de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, en tenant compte des avancées en matière de conception et des progrès technologiques.

2.4 À plus long terme, la technologie pourrait permettre des vols sans émission de carbone, grâce à l'utilisation de la propulsion électrique pour les courtes distances et de l'hydrogène pour les moyennes distances. Dans cette perspective, les travaux menés par le Conseil de l'OACI visant à relier les objectifs et les normes à l'aide de feuilles de route réglementaires et de points de décision seront essentiels pour garantir que, lorsque ces technologies atteindront un niveau de maturité suffisant, l'OACI soit en mesure d'élaborer les normes internationales nécessaires à leur exploitation sûre à l'échelle mondiale.

2.5 Par ailleurs, les améliorations opérationnelles, telles que l'optimisation de la planification des vols et de la gestion du trafic aérien, offrent également un levier important pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale grâce à une diminution de la consommation de carburant. Les avantages de ces améliorations doivent occuper une place centrale dans les arguments en faveur de leur mise en œuvre, aussi bien dans la navigation aérienne que dans les opérations au sol.

3. SAF, LCAF ET AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION

3.1 Le Cadre mondial adopté à la troisième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) constitue une base structurante pour le développement et le déploiement des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation. Ce cadre fixe une ambition quantitative de réduction

de 5 % des émissions de CO₂ d'ici à 2030 en utilisant des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation. Il est proposé que l'Assemblée intègre ce cadre mondial dans sa résolution A41-21 sur les changements climatiques et appelle l'ensemble des États membres de l'OACI à le mettre en œuvre. La tenue de la Conférence CAAF/4 constituera une étape clé pour faire le point sur les progrès accomplis depuis la Conférence CAAF/3.

3.2 La composante consacrée à l'assistance technique et au renforcement des capacités constitue un élément essentiel de ce cadre. L'Europe reste pleinement engagée à poursuivre son soutien dans ce domaine, comme elle l'a fait depuis de nombreuses années. La liste des projets menés à ce titre figure dans la note A42-WP/368. L'Europe est consciente de la nécessité de fournir un soutien adapté aux besoins particuliers de chaque État pour faciliter le développement et le déploiement de ces types de carburants plus propres pour l'aviation. Ce soutien contribue également à renforcer la coopération internationale dans la perspective de l'objectif 2030 fixé par la Conférence CAAF/3, tout en préparant les ambitions futures.

4. ÉMISSIONS AUTRES QUE LE CO₂

4.1 Des incertitudes scientifiques subsistent quant à la détermination des incidences sur le climat des émissions autres que le CO₂, telles que les traînées de condensation persistantes et les oxydes d'azote (NO_x). D'importantes ressources sont mobilisées par les États, l'industrie et le milieu universitaire, dans le cadre d'initiatives conjointes visant à améliorer la compréhension scientifique de cette problématique.

4.2 L'OACI a affirmé son rôle de chef de file en organisant, en 2024, le premier Symposium de l'OACI sur les émissions de l'aviation autres que le CO₂, et en poursuivant cette dynamique lors de la Semaine du climat en juin 2025. L'intérêt croissant pour la recherche de solutions permettant de quantifier et d'atténuer les effets des émissions autres que le CO₂ témoigne d'une volonté collective d'agir. Si ces effets peuvent être pris en compte sans entraîner une hausse des émissions de CO₂, cela représentera un pas important vers un développement plus durable de l'aviation. Par conséquent, l'Assemblée est invitée à prendre acte, dans sa résolution A41-21 sur les changements climatiques, de l'importance de comprendre les émissions autres que le CO₂ et leurs effets sur le climat, et à noter le rôle central que l'OACI est appelée à jouer à cet égard.

4.3 Le Conseil a approuvé le programme des travaux du CAEP pour le prochain cycle, qui prévoit de nombreuses tâches visant à comprendre les émissions autres que le CO₂, et, le moment venu, d'y remédier au moyen de mesures adaptées. Une coordination étroite entre ces différentes tâches sera essentielle pour progresser dans ce domaine complexe.

5. ÉMISSIONS RÉSIDUELLES

5.1 En dépit des efforts ambitieux engagés par l'aviation internationale pour réduire les émissions de CO₂, au moyen de mesures sectorielles (progrès technologiques, améliorations opérationnelles et utilisation de carburants durables), des émissions résiduelles persisteront jusqu'en 2050 et au-delà. Ce constat est clairement établi dans le rapport complet sur le LTAG publié en 2022, ainsi que dans le rapport de 2025 de l'OACI sur les tendances mondiales des émissions de CO₂ issues de l'aviation internationale.

5.2 L'atteinte de l'objectif d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050 nécessitera donc des mesures complémentaires, telles qu'une éventuelle prolongation du CORSIA au-delà de 2035. L'Assemblée est invitée à prendre acte de la nécessité d'intégrer l'élimination du carbone dans le cadre de la réalisation du LTAG, afin de réduire au minimum le recours à des mesures extérieures au secteur.

— FIN —