



A42-WP/648
EX/284
26/9/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 16 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 16 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

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

16.1 À ses quatrième et cinquième séances, le Comité exécutif a examiné la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil concernant les travaux de l'organisation en matière d'aviation internationale et de changements climatiques (notes WP/25 et WP/26), ainsi que les propositions du Conseil tendant à actualiser la résolution 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* (WP/27). Cinquante-quatre autres notes de travail ont par ailleurs été présentées par des États et des observateurs, sous les numéros suivants (WP/) : 45, 57, 64, 65, 75, 76, 112, révision n° 1, 121, 126, révision n° 1, 131, 139, 162, 163, 169, 219, 243, 249, 254, 266, révision n° 1, 271, 274, 279, révision n° 1, 303, 338, 339, 346, 365, révision n° 1, 366, 367, 368, 379, 382, révision n° 1, 384, 385, 396, 434, 440, 448, 451, 452, 458, 468, 481, 490, 491, 517, 518, 554, 560, 565, 570, 573, 575 et 579.

16.2 Dans la note WP/25, le Conseil a rendu compte des progrès réalisés par l'OACI depuis la 41^e session de l'Assemblée dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques, en mettant l'accent sur la mise en œuvre de l'objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale. Il y a décrit les résultats de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) de l'OACI qui s'est tenue en novembre 2023 à Dubaï (Émirats arabes unis), à savoir 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, ainsi que la Feuille de route de l'OACI pour la mise en œuvre des résultats de la CAAF/3 et du LTAG, qui s'articule autour de quatre composantes interdépendantes : 1) la politique et la planification ; 2) le cadre réglementaire ; 3) le soutien à la mise en œuvre ; 4) le financement.

16.3 Le Secrétariat a mis en lumière quelques évolutions récentes, en complément des renseignements figurant dans la note WP/25. Par exemple, l'OACI a reçu au total 154 plans d'action nationaux, dont ceux soumis tout dernièrement par le Koweït, le Timor-Leste, Andorre et les Comores depuis la publication de la note. Le Programme ACT-SAF de l'OACI a atteint le nombre de 30 études de faisabilité et de mise en œuvre de projets SAF (études achevées, en cours ou prévues d'ici 2028), y compris les études récemment menées à bien en Inde et en Jordanie. Le Pôle d'investissement financier de l'OACI (Finvest Hub) vient d'être officiellement lancé, ainsi qu'une collaboration avec l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), en vue de faciliter le financement de projets de SAF et de développement d'énergies propres pour l'aviation.

16.4 Le Secrétariat a également indiqué qu'un des systèmes de certification durable (SCS) du CORSIA, ISCC, a récemment déposé une demande d'élargissement de son champ d'admissibilité, afin de pouvoir certifier, outre les SAF, les carburants d'aviation à moindre émission carbone (LCAF), demande qui sera examinée par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Une fois l'évaluation du CAEP terminée et approuvée par le Conseil, ISCC sera habilité à certifier les LCAF.

16.5 Dans la note WP/26, le Conseil a rendu compte des travaux de l'OACI relatifs à l'aviation internationale et aux changements climatiques, l'accent étant mis sur les progrès et les étapes suivantes en matière d'adaptation et de résilience aux changements climatiques, et sur l'amélioration de la compréhension scientifique des incidences de l'aviation sur le climat, ainsi que sur la coopération et les évolutions pertinentes dans les autres organes des Nations Unies et les organisations internationales, y

compris le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

16.6 Dans la note WP/27, le Conseil a proposé des révisions de la résolution A41-21 compte tenu des faits nouveaux intervenus depuis la dernière Assemblée, y compris les révisions du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation adopté par la CAAF/3, et de la Feuille de route de l'OACI pour la mise en œuvre des résultats de la CAAF/3 et du LTAG approuvée par le Conseil, ainsi que des travaux techniques du CAEP, qui relève du Conseil de l'OACI, et de son futur programme de travaux.

16.7 Dans la note WP/169, le Brésil a fait part de ses vues sur le financement de mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, soulignant qu'il fallait appuyer la mise en œuvre intégrale du Cadre mondial et insistant sur les besoins et les lacunes en la matière, et appelé à : des contributions régulières et conséquentes au Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI, assorties de cibles annuelles précises ; une évaluation des lacunes pour recenser les besoins en tenant compte des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers ; un traitement prioritaire des SAF et des LCAF ; un axe de travail du Conseil dédié à l'approvisionnement en ressources et à leur gouvernance ; des règles de fonctionnement révisées pour le Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI, aux fins d'assurer plus de transparence et un suivi renforcé de la performance ; la définition du rôle du Fonds s'agissant d'apporter un soutien complet à la décarbonation, en particulier dans le développement, la production et le déploiement de SAF.

16.8 Dans la note WP/440, le Brésil a mis l'accent sur le fait qu'au titre du LTAG, il conviendra non seulement de s'appuyer sur les carburants du futur et les technologies avancées d'aéronef, mais aussi de faire appel à des méthodes immédiates et évolutives telles que des améliorations opérationnelles et la reconfiguration de l'espace aérien. Sur la base d'exemples nationaux et régionaux récents, le Brésil a présenté une quantification des réductions des émissions de CO₂ par la reconfiguration de l'espace aérien, appelant l'OACI à proposer des orientations stratégiques, une assistance technique et un soutien financier par l'intermédiaire de ses bureaux régionaux, et à réaffirmer le rôle des mesures opérationnelles et de la reconfiguration de l'espace aérien comme piliers de la stratégie environnementale de l'OACI, en parallèle des SAF et de l'innovation technologique.

16.9 Dans la note WP/112, révision n°1, la Chine a exposé ses vues sur l'importance de la réduction des émissions de l'aviation internationale dans le cadre de l'action climatique mondiale, qui 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. Elle a souligné ses contributions notables au développement durable de l'aviation internationale dans le monde, estimé que le suivi et l'établissement de rapports devraient être adaptés aussi bien au niveau régional que national, et mis l'accent sur le fait que le succès du LTAG supposerait que les pays développés puissent 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.

16.10 Dans la note WP/452, la Chine a présenté son initiative de bâtir conjointement la Route de la soie verte en aviation, dans le but de promouvoir la transformation verte et à faibles émissions de carbone de l'aviation civile dans les pays partenaires et de contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies et des objectifs stratégiques de l'OACI. Elle a insisté sur la nécessité, aux fins

de l'initiative, d'adhérer aux principes de la consultation étendue, de la contribution conjointe et des bénéfices partagés, en se concentrant sur la construction conjointe d'aéroports verts, un système vert de gestion de la circulation aérienne, des vols verts et le renforcement des capacités pour la transformation écologique de l'aviation civile.

16.11 Dans la note WP/271, l'Égypte a exposé les difficultés rencontrées par les pays en développement pour accroître la production de SAF, insistant sur le besoin d'investir nettement dans les usines de carburant, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Elle a décrit les initiatives en cours au niveau national pour la mise au point et le déploiement de SAF, appelé à veiller à ce que les SAF, LCAF et autres énergies plus propres de l'aviation soient géographiquement répartis de manière équilibrée dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté (NCLB)*. La note met aussi l'accent sur le fait que la réalisation du LTAG nécessitait des approches différenciées en fonction des circonstances particulières et des capacités respectives (SCRS) des États et un renforcement institutionnel qui porte sur l'accès à un financement proportionnel, le transfert de connaissances scientifiques et de technologies et l'assistance et le renforcement des capacités. L'Égypte a également souligné que le Pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI constituait un vecteur de progrès pour le financement de l'action climatique.

16.12 Dans la note WP/163, l'Inde a mis en avant les SAF comme moyens de décarbonation à court et moyen termes. Elle a décrit les initiatives nationales, notamment les objectifs en matière de mélange, la participation au Programme ACT-SAF, les progrès accomplis en matière de certification et l'adoption de filières de cotraitement dans les raffineries existantes pour permettre de porter rapidement la production à une autre échelle. L'Inde a également abordé les défis auxquels les pays en développement devaient faire face pour la mise au point et le déploiement de SAF, tels que la capacité de production de SAF limitée, les obstacles liés à la certification et à la réglementation, les lacunes en matière de matières premières et d'infrastructures, les contraintes financières et la préparation inégale à l'échelle mondiale. Elle a recommandé d'accélérer la certification, de créer des pôles régionaux, d'élargir l'éventail des SCS approuvés par l'OACI, de mettre en œuvre des mécanismes de financement mixte et de renforcer la coopération par le biais des plateformes de l'OACI.

16.13 Dans la note WP/346, le Kazakhstan a souligné que le carburant TS-1 était le principal carburéacteur dans la région, mais qu'il n'existait pas de protocole reconnu par l'OACI pour son mélange avec du SAF, contrairement au Jet A-1, selon la norme ASTM D7566. Il a proposé que l'OACI mette en place une équipe spéciale multipartite chargée d'examiner conjointement les aspects techniques, réglementaires et logistiques de l'intégration des SAF et du TS-1 dans le cadre de l'aviation mondiale, et appelé à promouvoir l'adoption de SAF au moyen d'incitations politiques et en veillant à la bonne préparation des infrastructures. À cet égard, un État a précisé que l'établissement et la tenue à jour de normes de carburant ne relèvent pas d'instances au sein de l'OACI, et il a invité les États à collaborer avec des organismes de normalisation qui effectuent ce travail, comme ASTM International.

16.14 Dans la note WP/45, le Nigéria a mis en avant ses efforts de mise au point et d'utilisation de SAF, et demandé un soutien continu, en particulier au profit des États en développement, s'agissant du renforcement des capacités et du transfert de technologies. Il a également estimé qu'il convenait de faciliter l'obtention de fonds par les États, en particulier les pays en développement, en assurant des perspectives claires pour la mise en service du pôle d'investissement financier de l'OACI pour le financement des projets de décarbonation, y compris les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres de l'aviation.

16.15 Dans la note WP/64, Oman a insisté sur l'importance des plans d'action nationaux pour la réalisation du LTAG, soulignant qu'il était essentiel de mener une action continue d'évaluation et de soutien en vue d'assurer leur mise en œuvre effective. Il a également fait part de ses vues sur les diverses mesures à prendre concernant le panier de mesures [technologie, opérations, carburants et Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)], la nécessité de faciliter l'accès au financement international de l'action climatique, en particulier pour les infrastructures et la recherche-développement relatives aux SAF, ainsi que de favoriser la mise en place de cadres de collaboration régionale plus solides, qui facilitent l'harmonisation des politiques, des approches réglementaires et des capacités techniques entre les États membres, de façon à renforcer les efforts collectifs en faveur d'une aviation durable.

16.16 Dans la note WP/65, Oman a souligné la nécessité, en termes de cohésion des politiques, de financement, de renforcement des capacités et d'harmonisation des normes, de mettre au point et d'utiliser à plus grande échelle les SAF et les LCAF pour appuyer les objectifs mondiaux de décarbonation de l'aviation. Il a insisté sur l'importance de partenariats stratégiques entre les gouvernements, les entreprises privées, les universités et les organisations internationales pour le développement du secteur des SAF et des LCAF, en mettant l'accent sur le rôle des LCAF en tant que solution à court terme pour réduire les émissions, en particulier dans les pays disposant déjà de capacités en matière de raffinage du pétrole.

16.17 Dans la note WP/219, le Qatar a insisté sur les défis liés au nombre limité de SCS approuvés par l'OACI pour les SAF et les LCAF et à l'absence de voies de certification pour les LCAF, ce qui empêchait une mise en œuvre plus large du CORSIA. Il a mis en lumière l'importance de déployer les carburants admissibles CORSIA tout en s'attaquant à certaines difficultés et en évitant d'imposer un fardeau financier indu aux entreprises de transport aérien en raison de la fragmentation du paysage réglementaire, dans lequel la diversité des règles nationales ou régionales pouvait rendre la conformité plus complexe et entraîner un chevauchement d'activités.

16.18 Dans la note WP/254, le Qatar a exposé ses vues concernant l'état actuel de la mise au point, de la production et du déploiement à l'échelle commerciale de LCAF, qui sont composés à 100 % de carburant interchangeable, et qui semblent pourtant négligés comme option de carburacteur alternatif pour réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale. La note a appelé à adopter des mesures et à allouer des ressources pour aider les États membres à accroître et accélérer la contribution des LCAF au LTAG.

16.19 Dans la note WP/448, la République de Corée a donné son point de vue sur le fait d'étendre l'utilisation des SAF en fixant des cibles obligatoires, en menant des politiques favorables et en exploitant les infrastructures de raffinage existantes. Tout en admettant le rôle essentiel des coproduits générés lors de la production de SAF, il a estimé que ceux-ci étaient traités comme des produits dérivés du pétrole conventionnels, ce qui créait un manque de compatibilité avec les autres systèmes internationaux, et souligné la nécessité d'une reconnaissance mutuelle de la certification de la durabilité des coproduits, qui pourrait contribuer au développement et à l'expansion du marché des SAF.

16.20 Dans la note WP/434, coparrainée par le Comité aéronautique inter-États (CAI), la Fédération de Russie a souligné que, pour réduire les émissions mondiales de CO₂, il était absolument indispensable d'accroître la capacité d'absorption des forêts et de faire baisser les émissions nocives provenant des incendies de forêts. Elle a insisté sur le rôle efficace de l'aviation dans la gestion des incendies de forêt, de la détection précoce à la lutte contre les incendies, et appelé l'OACI à s'atteler à

l'élaboration de règles internationales, en tenant compte des politiques nationales en la matière, afin de mettre en place un cadre juridique régissant l'utilisation de l'aviation internationale dans la lutte contre les incendies de forêts. Le Secrétariat a précisé que l'OACI continuait de collaborer étroitement avec les organismes et organisations compétents des Nations Unies, tels que le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et le Centre mondial de surveillance des incendies (GFMC), sur la contribution de l'aviation internationale à la lutte contre les incendies de forêt. L'OACI a récemment rejoint le Pôle mondial de gestion des incendies, dirigé par la FAO, qui se penche sur la question de l'interopérabilité internationale, et contribuera à son événement sur ce sujet en marge de la COP30 de la CCNUCC, qui se tiendra au Brésil en novembre 2025.

16.21 Dans la note WP/451, la Fédération de Russie a exprimé des préoccupations concernant de possibles incohérences dans les activités des SCS approuvés par l'OACI, y compris des cas où les demandes de certification SAF de certains États n'auraient pas été examinées. Elle a également souligné les difficultés liées à la certification des LCAF dans le cadre en vigueur et proposé des améliorations pour renforcer la transparence, la prévisibilité et l'inclusivité dans la mise en œuvre du CORSIA. Il s'agissait notamment d'accepter la certification des LCAF par les organismes nationaux de certification de la conformité, de mettre à jour le volume IV de l'Annexe 16 et les documents pertinents de l'OACI à une fréquence n'excédant pas trois ans, et d'encourager les États, avec la participation de l'OACI, à mettre en œuvre des mesures visant à soutenir l'élaboration de projets climatiques internationaux et nationaux dans le domaine de l'aviation. Un État a précisé que le système actuel de certification CORSIA n'autorisait les organismes n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation et d'une approbation par l'OACI à délivrer des certifications.

16.22 Dans la note WP/266, révision n°1, l'Arabie saoudite a souligné qu'il était urgent d'améliorer l'adaptation aux changements climatiques dans l'aviation mondiale en renforçant la résilience grâce à des orientations unifiées, à des modalités de mise en œuvre intégrées et à l'incorporation de dispositions pertinentes dans les Annexes et les SARP existantes de l'OACI afin que cette adaptation soit cohérente et efficace dans l'ensemble du système aérien. Elle a également présenté des mesures nationales, notamment l'intégration de l'adaptation dans son programme de durabilité environnementale de l'aviation civile.

16.23 Dans la note WP/139, présentée avec le parrainage du Bangladesh, des Fidji, du Japon, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, de la République dominicaine et de Sri Lanka, Singapour a exposé des vues sur la nécessité de mettre en place un programme ACT-LTAG structuré, s'appuyant sur AGIR pour le CORSIA et sur le Programme ACT-SAF, pour garantir que tous les États bénéficient du soutien nécessaire à l'élaboration de stratégies de décarbonation alignées sur les objectifs et principes de l'OACI, tout en élargissant le soutien à l'élaboration de plans d'action nationaux et à d'autres nouveaux domaines. Elle a également décrit comment les plateformes régionales pouvaient jouer un rôle complémentaire en proposant des programmes ciblés répondant aux défis et priorités régionaux, et proposé de modifier la résolution A41-21 de l'Assemblée en y incluant un nouveau paragraphe officialisant le programme ACT-LTAG en tant que cadre d'assistance mondial au titre de l'initiative Aucun pays laissé de côté de l'OACI.

16.24 Dans la note WP/75, l'Afrique du Sud a souligné la nécessité de continuer de fournir aux États membres un appui et des orientations concernant l'évaluation des risques liés aux changements climatiques et les mesures d'adaptation, en donnant un aperçu des principales mesures à prendre dans les domaines de la planification, du financement, de la mise en œuvre et de la gouvernance. Elle a souligné qu'il importait d'intégrer l'adaptation dans les plans d'action nationaux, de renforcer le financement de

l'adaptation dédié pour les États en développement et de garantir des approches sur mesure qui tiennent compte des vulnérabilités particulières à l'échelle nationale et régionale.

16.25 Dans la note WP/76, l'Afrique du Sud a estimé qu'il était urgent d'accélérer la mise en place d'initiatives de financement de l'action climatique pour permettre aux pays en développement de s'y impliquer dans le secteur de l'aviation en bénéficiant de l'appui à la fois financier et en nature des pays développés. Elle a exposé les grands points à considérer pour de telles initiatives, notamment : éviter les effets néfastes sur les niveaux d'endettement des pays en développement ; garantir la viabilité d'un mécanisme de reconstitution et la prévisibilité de son financement ; donner la priorité aux pays en développement comme ses principaux bénéficiaires ; répondre aux besoins d'atténuation et d'adaptation ; établir des méthodologies de suivi et de rapport ; assurer une représentation équilibrée dans les structures de gouvernance.

16.26 Dans la note WP/379, le Belize, au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) ¹, a mis en avant d'importantes contributions de l'organisation à l'objectif de protection de l'environnement de l'OACI par la mise en œuvre de technologies de pointe et l'optimisation de la gestion de l'espace aérien dans la région de l'Amérique centrale. Il a exhorté l'OACI et d'autres organisations internationales à collaborer dans le but d'aligner les initiatives régionales sur les objectifs mondiaux en matière de durabilité, à favoriser l'adoption de pratiques durables par les compagnies aériennes et les autres acteurs du secteur de l'aviation, et à élaborer des orientations pour la surveillance continue des émissions de GES.

16.27 Dans la note WP/468, le Belize, au nom des États membres de la COCESNA, a mis en avant l'objectif ambitieux de la COCESNA qui consistait à atteindre la neutralité carbone dans ses activités d'ici 2030. Il a fait état de réductions quantifiées des émissions de CO₂ obtenues grâce à l'efficacité opérationnelle, et souligné le leadership régional de la COCESNA dans la promotion de la protection de l'environnement et de l'aviation durable. Il a insisté sur le rôle de la collaboration à l'appui du développement durable du secteur et appelé l'OACI à faciliter la coordination en temps opportun des ressources techniques et financières bilatérales, multilatérales et Sud-Sud pour contribuer à la réalisation de ses objectifs de décarbonation.

16.28 Dans la note WP/243, le Brésil, avec l'appui de 19 États membres² de la CLAC, a mis l'accent sur le fait que le secteur de l'aviation, très sensible aux perturbations environnementales, devait se préparer à réduire ses propres émissions, mais aussi à résister aux conséquences des changements climatiques, dont la fréquence et la gravité s'intensifiaient. Il a affirmé que les mesures d'adaptation et d'atténuation devaient être considérées comme des composantes qui revêtaient le même caractère d'urgence et le même degré de complémentarité que la stratégie en matière de changements climatiques, encourageant l'OACI et ses États membres à optimiser les orientations, les ressources et les outils de planification visant à appuyer la résilience du secteur aéronautique, parallèlement aux efforts qu'ils menaient en matière de décarbonation.

¹ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)

16.29 Dans la note WP/162, le Brésil et l'Éthiopie ont jugé qu'il faudrait prendre des engagements plus fermes en matière de mise en œuvre afin de soutenir l'intensification de l'offre et de la demande de SAF dans toutes les régions, dans la droite ligne de la Vision ambitieuse mondiale et du LTAG. Ils ont mis l'accent sur plusieurs grands paramètres du Cadre mondial, notamment : i) la reconnaissance du CORSIA comme norme de durabilité des SAF ; ii) l'adoption d'une approche non discriminatoire et technologiquement neutre des matières premières et des filières de production de SAF, du moment qu'elles répondaient aux critères du CORSIA ; iii) une accélération de la procédure d'approbation de la durabilité des matières premières et des filières de production, de manière à donner davantage de perspectives aux pays en développement dans le cadre d'une décarbonation plus inclusive de l'aviation internationale ; iv) un soutien en matière de mise en œuvre et de financement.

16.30 Dans la note WP/249, le Canada, le Costa Rica, le Ghana, la Guinée équatoriale, le Japon, le Kenya, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République de Corée, la République dominicaine, le Rwanda, la CEAC et ses États membres³, et l'Union européenne et ses États membres⁴, avec le parrainage du Mexique, ont présenté les vues des membres de la Coalition sur l'ambition climatique pour l'aviation internationale (IACAC), appelant l'Assemblée à accueillir favorablement la méthodologie LMR et le Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, à encourager une participation mondiale au CORSIA, à intensifier les activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre de l'OACI, et à mettre en service le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI.

16.31 Dans la note WP/481, la Colombie, avec l'appui de 17 États membres⁵ de la CLAC, a souligné le rôle essentiel des SAF dans la réalisation du LTAG, et mis l'accent sur les enjeux financiers et techniques auxquels se heurtaient les États dans la transition vers ces carburants. Elle a proposé d'établir un observatoire de l'information, et d'élaborer une « Perspective sur les SAF » afin d'améliorer la disponibilité des données, d'accroître la transparence et d'appuyer une prise de décisions éclairée. Elle a par ailleurs demandé l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires sur l'application de mesures incitatives et de garanties souples liées aux prix du pétrole et des matières premières, ainsi que des mécanismes visant à renforcer le suivi des progrès accomplis dans le cadre du Programme ACT-SAF.

16.32 Dans la note WP/365, révision n°1, le Danemark, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC⁶ et d'EUROCONTROL, a souligné qu'il importait de poursuivre les progrès sur la voie de la réalisation du LTAG, et appelé à approuver la méthodologie LMR, demandant sa mise en œuvre sans délai. Il a souhaité un réexamen régulier de l'Annexe 16 en tenant compte des avancées en matière de conception et des progrès technologiques, et l'intégration du Cadre mondial adopté à la Conférence CAAF/3 dans la mise à jour de la résolution A41-21, et insisté sur la nécessité de comprendre les émissions de l'aviation autres que le CO₂ et d'y remédier. Il a en outre fait

³ Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Macédoine du Nord, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie, Türkiye et Ukraine

⁴ 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

⁵ Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay

⁶ 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.

observer que des émissions résiduelles de CO₂ persisteraient, et que des mesures complémentaires, y compris l'élimination du carbone, seraient nécessaires pour réaliser le LTAG.

16.33 Dans la note WP/367, le Danemark, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, et avec le parrainage du Japon, a estimé que la réalisation du LTAG passait par des efforts extraordinaires, notamment la solidarité, la coopération et l'assistance entre les États, pour garantir que tous les pays puissent bénéficier des bienfaits escomptés de la réduction à zéro des émissions nettes sur les plans environnemental, social et économique. Il a insisté sur l'intensification du Programme ACT-SAF et du Programme ACT-CORSIA de l'OACI, et appelé à continuer d'intensifier et d'accélérer l'assistance technique, tous les États et l'ensemble du secteur étant encouragés à y contribuer. Il a exhorté à faire une priorité de la mise en service du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI, afin de faciliter l'accès au financement pour les projets de décarbonation de l'aviation réalisés dans le monde, en favorisant une plus grande répartition géographique de la production de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.

16.34 Dans la note WP/396, le Honduras, au nom des États membres de la COCESNA, a souligné que la région était très vulnérable face aux changements climatiques, et mis en avant les activités de l'Alliance pour une aviation durable (ALAS), qui témoignaient du souhait commun des États d'Amérique centrale de promouvoir un système de transport aérien durable qui favorise la sécurité opérationnelle, la croissance économique, la qualité des services, l'efficacité et la protection de l'environnement. Il a insisté sur le besoin de coopération entre les États pour atteindre le LTAG, et demandé la coordination de la coopération bilatérale, multilatérale et Sud-Sud pour ce qui avait trait aux ressources techniques et financières allouées à la mise en œuvre de mesures visant à réduire les émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation.

16.35 Dans la note WP/126, révision n°1, l'Arabie saoudite, l'Égypte, les Émirats arabes unis et le Nigéria ont mis en évidence le rôle crucial des LCAF dans la promotion de la mise en œuvre du CORSIA, du LTAG et du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation. Ils ont prié instamment les SCS approuvés par l'OACI de soumettre sans délai les exigences du programme couvrant la certification des LCAF ; le CAEP, de donner la priorité aux SCS cherchant à obtenir une approbation conjointe pour les LCAF et les SAF, et d'appliquer des processus plus souples, y compris en termes de calendrier pour les candidatures des SCS. Les États membres ont aussi été instamment priés de soutenir activement le Groupe chargé de l'évaluation des programmes de certification de la durabilité (SCSEG) du CAEP, et de lui fournir les ressources nécessaires.

16.36 Dans la note WP/458, le Venezuela, avec l'appui de 15 États membres⁷ de la CLAC, a souligné qu'il était urgent que l'OACI intensifie les activités d'assistance et de renforcement des capacités au profit des États aux fins d'adaptation aux effets des changements climatiques sur l'aviation. Il a décrit les risques découlant des phénomènes météorologiques extrêmes et de l'élévation du niveau des mers qui touchaient les infrastructures et les opérations aériennes. Il a demandé à l'OACI de réaliser des études sur les incidences des changements climatiques, d'élaborer des éléments indicatifs à l'appui de plans d'adaptation de l'aviation fondés sur les risques, d'apporter aux États une assistance au renforcement des capacités et de les encourager à mettre en commun l'expérience acquise et les meilleures pratiques en matière de mesures d'adaptation.

⁷ Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay et Uruguay.

16.37 Dans la note WP/279, révision n°1, le Conseil international des aéroports (ACI), le Brésil, l'Aviation Services Association (Association des services aériens – ASA World), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), avec le parrainage de la République dominicaine, le Kazakhstan et Trinité-et-Tobago, ont souligné l'importance de l'accès du secteur à une énergie suffisante, fiable, renouvelable et à faible intensité de carbone afin de répondre à la demande croissante, d'atteindre les objectifs de décarbonation de l'OACI et du secteur de l'aviation, et de permettre la mise en place de solutions de transport aérien durables à l'avenir. Ils ont exhorté à élaborer et mettre en œuvre des cadres facilitant le déploiement de projets d'énergie renouvelable et à faible intensité de carbone dans les aéroports, ainsi que les programmes connexes de renforcement des capacités et d'assistance technique, en proposant des modifications spécifiques de la résolution A41-21 de l'Assemblée.

16.38 Dans la note WP/382, révision n°1, le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), avec le parrainage de l'ACI, de l'IBAC et de l'ICCAIA, a réaffirmé le soutien du secteur du transport aérien au LTAG, au CORSIA et aux conclusions de la CAAF/3, et le soutien actif de l'OACI aux progrès continus vers ces objectifs climatiques. Il a précisé que, tant au niveau régional que national, les gouvernements devraient mettre en œuvre des politiques favorisant le déploiement de la technologie, l'amélioration des infrastructures, les solutions sobres en carbone, les SAF et la prise en compte des besoins de l'aviation dans les stratégies des gouvernements en matière d'hydrogène. Il a également mis en exergue le rôle du secteur de l'énergie, des institutions financières et des clients dans le soutien à la transition énergétique.

16.39 Dans la note WP/338, l'Association du transport aérien international (IATA), avec le parrainage de la République dominicaine, de la Malaisie et de Singapour, a pressé les États de lutter contre les conséquences involontaires des mandats d'incorporation de SAF récemment établis, qui augmentaient les coûts, créaient des distorsions sur le marché et compromettaient la capacité des compagnies aériennes de réclamer les bénéfices environnementaux. Elle a appelé à prendre des mesures politiques plus vigoureuses pour accélérer la production de SAF, et à intégrer une méthodologie de comptabilité et de déclaration des SAF globale et robuste afin de faciliter la réclamation des bénéfices environnementaux des SAF, conformément au CORSIA et à d'autres pratiques pertinentes recommandées à l'échelle internationale.

16.40 Dans la note WP/384, la Coalition internationale pour l'aviation durable (ICSA) a proposé des actions pour renforcer la capacité de l'OACI d'atteindre le LTAG, à savoir : entreprendre une analyse afin de proposer une trajectoire assortie d'objectifs intermédiaires en matière de CO₂, conformément aux objectifs de température de l'Accord de Paris ; actualiser la résolution A41-21 de l'Assemblée afin de reconnaître que les émissions autres que le CO₂ représentent une part importante du réchauffement climatique net dû à l'aviation internationale ; favoriser la progression de la science, la définition d'objectifs et le renforcement de l'atténuation ; ainsi qu'élaborer une trajectoire intégrée des effets des émissions de CO₂ et autres que le CO₂ à l'horizon 2050.

16.41 Le Comité a pris acte des notes de travail présentées pour information suivantes: WP/570 et WP/573, présentées par la Chine ; WP/517 et WP/518, présentées par l'Italie ; WP/303, présentée par le Kazakhstan ; WP/579, présentée par la Malaisie ; WP/490, présentée par la Norvège ; WP/57, présentée par Oman ; WP/575, présentée par l'Arabie saoudite ; WP/565, présentée par la Türkiye ; WP/366 et WP/368, présentées par le Danemark au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL ; WP/554, présentée par l'Indonésie et le Timor-Leste ; WP/131, présentée par l'Arabie saoudite, l'Égypte, les Émirats arabes unis et le Nigéria ; WP/121, présentée

par l'Uruguay, avec l'appui de 18 États membres de la CLAC ; WP/560, présentée par l'ACI ; WP/339, présentée par l'IATA ; WP/491, présentée par l'ICCAIA ; WP/385, présentée par l'ICSA ; WP/274, présentée par l'Association latino-américaine et caribéenne du transport aérien (ALTA).

16.42 Le Comité a salué les progrès importants réalisés depuis la dernière Assemblée, notamment l'adoption du Cadre mondial de l'OACI par la CAAF/3 et l'approbation de la Feuille de route de l'OACI par le Conseil. Il a également tenu compte de l'élaboration en temps opportun de la méthode de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG (LMR) et de l'importance des progrès accomplis dans le cadre de l'initiative relative aux plans d'action des États, des événements liés à l'état des lieux du LTAG et des outils de suivi à cet égard. Le Comité a rappelé la dimension collective du LTAG et la vision ambitieuse mondiale, qui n'impose aucune obligation ni aucun engagement spécifique aux États en matière de réduction des émissions. Il a souligné l'importance de la transparence du LMR et de la mise à jour régulière des plans d'action des États, et a invité les États à prendre des mesures politiques appropriées pour contribuer aux progrès vers la réalisation du LTAG. Le Comité a également souligné la nécessité que l'OACI continue de surveiller les progrès réalisés dans le cadre des quatre composantes de la Feuille de route de l'Organisation.

16.43 Le Comité a rappelé que les critères de durabilité du CORSIA, la certification de la durabilité et la méthodologie d'évaluation des émissions durant le cycle de vie utilisée pour les carburants admissibles CORSIA devraient servir de base commune pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation internationale, soulignant l'importance de faciliter l'intensification de leur production dans toutes les régions. À cet égard, il a encouragé les États à participer davantage aux activités de l'OACI visant à accélérer l'analyse et l'approbation des valeurs pendant le cycle de vie pour les nouvelles sources et filières de carburant, ainsi que la certification de leur durabilité, dans le cadre d'une approche harmonisée à l'échelle mondiale, tout en mettant en avant l'importance d'une méthodologie de comptabilisation et de déclaration des SAF globale et robuste.

16.44 En ce qui concerne les questions liées aux LCAF, tout en sachant qu'il n'existe actuellement aucun programme de certification de la durabilité (SCS) pour les LCAF, le Comité a souligné l'importance d'accélérer l'évaluation et l'approbation par l'OACI de nouveaux SCS pour les carburants admissibles CORSIA (SAF et LCAF), comme demandé par la Conférence CAAF/3, en vue de faciliter une participation plus large des États, sans exclure aucune source ou filière de carburant, matière première ou technologie particulière, et, à ce sujet, a fait valoir le besoin en procédures d'évaluation rapides et souples, tout en veillant à ce que la conformité aux obligations du CORSIA ne soit pas compromise. Le Comité a également encouragé les États à participer aux travaux techniques de l'OACI liés à la prise en compte des LCAF dans le CORSIA, et a souligné l'importance de mieux faire connaître les mesures nécessaires pour mettre au point et utiliser des LCAF, en veillant à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

16.45 Le Comité a pris acte des progrès accomplis en matière de soutien à la mise en œuvre et de financement des mesures de décarbonation de l'aviation. Il a salué les contributions volontaires et les progrès réalisés dans le cadre du programme ACT-SAF de l'OACI, tout en encourageant tous les États et toutes les parties prenantes à participer au programme et à continuer de fournir des ressources supplémentaires, et il a demandé à l'OACI de continuer à étendre ses activités en fonction de ce que les ressources permettent. Dans un deuxième temps, le Comité a demandé à l'OACI de s'appuyer sur les programmes ACT-SAF et ACT-CORSIA pour créer un programme ACT-LTAG comprenant d'autres mesures de décarbonation de l'aviation, tout en prenant note des incidences financières connexes. Il s'est félicité du lancement récent de la plateforme Fininvest de l'OACI, notamment de la collaboration avec

l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), et a demandé sa mise en service complète. Le Comité a également rappelé l'importance des initiatives et des plateformes régionales pour appuyer la mise en œuvre des mesures de décarbonation de l'aviation et en assurer le financement.

16.46 En ce qui concerne l'examen de la mise en place d'une initiative ou d'un mécanisme de financement de l'action climatique sous l'égide de l'OACI, comme l'avait demandé l'Assemblée lors de sa dernière session, le Comité est convenu de l'urgence et de l'importance d'accroître le financement des mesures de décarbonation de l'aviation et a demandé au Conseil de prendre des mesures immédiates pour mettre en œuvre les recommandations à court terme énoncées à l'appendice G de la note WP/25, lesquelles visent à renforcer le cadre et les dispositifs existants en matière de financement et d'initiatives de financement, dans le but de continuer à faire avancer la réalisation et la mise en œuvre du LTAG et du Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, en particulier pour les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers. Le Comité a également demandé au Conseil de mettre en place un axe de travail pour identifier les besoins et les déficits de financement et étudier les options de financement à long terme décrites à l'appendice G de la note WP/25, notamment leur faisabilité, et de faire rapport à la 43^e session de l'Assemblée de l'OACI.

16.47 Le Comité a largement appuyé la poursuite des activités de l'OACI en matière d'adaptation aux changements climatiques. Il a souligné l'importance des travaux menés par l'OACI, en coopération avec les États et les organisations internationales et organismes des Nations Unies compétents, pour déterminer les incidences potentielles des changements climatiques sur les vols internationaux et les infrastructures connexes ainsi que les mesures d'adaptation possibles pour faire face à ces incidences. À cet égard, le Comité a noté l'importance des travaux du CAEP sur ce sujet, notamment le Rapport de synthèse sur l'adaptation au climat de l'OACI récemment actualisé et l'évaluation des incidences financières des changements climatiques faisant partie de la méthodologie de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG, et il a encouragé le Conseil à élaborer d'autres éléments indicatifs et initiatives d'assistance visant à faciliter l'élaboration par les États de plans d'adaptation de l'aviation aux changements climatiques, tout en notant les ressources limitées dont dispose le Secrétariat pour poursuivre ces objectifs. Le Comité a encouragé les États à continuer de collaborer afin de partager leurs expériences en matière de mesures d'adaptation de l'aviation aux changements climatiques.

16.48 En ce qui concerne les émissions autres que le CO₂ produites par l'aviation internationale, le Comité a pris acte des progrès accomplis depuis la dernière session de l'Assemblée, notamment la tenue du Symposium de l'OACI sur les émissions de l'aviation autres que le CO₂ et la création du groupe de coordination sur les émissions autres que le CO₂ au sein du CAEP. Il a demandé à l'OACI de continuer à servir de forum permettant d'améliorer la compréhension scientifique des incidences de l'aviation sur le climat au-delà des émissions de CO₂. Notant les incertitudes importantes qui subsistent sur ce sujet, de nombreux États n'ont pas appuyé la poursuite des travaux visant à mettre en place des mesures pour faire face à ces incidences.

16.49 Le Comité a pris acte des préoccupations concernant les prélèvements et les taxes liés aux émissions de l'aviation internationale, qui ont également été soulevées au titre du point 17 de l'ordre du jour, « Protection de l'environnement – CORSIA », dans la note WP/295, présentée par l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC) au nom de 21 États arabes, la note WP/122, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États africains, et la note WP/322, présentée par

l'IATA, ainsi qu'au titre du point 26 de l'ordre du jour, « Développement économique du transport aérien », dans la note WP/181, présentée par les États-Unis, et la note WP/267, présentée par l'IATA.

16.50 À cet égard, le Comité a prié instamment l'OACI et ses États membres à promouvoir la prise en compte des efforts et des réalisations de l'OACI en matière de décarbonation de l'aviation internationale, et à exprimer une préoccupation claire au sujet des propositions visant à utiliser l'aviation internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes destinées au financement de la lutte contre les changements climatiques dans d'autres secteurs afin de veiller à ce que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de recettes, notamment en assurant la coordination avec les représentants des gouvernements concernés et les délégations nationales auprès des organes compétents des Nations Unies et des organisations internationales. Le Comité a aussi demandé à l'OACI de poursuivre sa coopération avec d'autres organes des Nations Unies et organisations internationales, et de leur fournir des contributions pertinentes, en vue de veiller à ce que l'OACI joue un rôle moteur dans toutes les questions liées à l'aviation internationale et aux changements climatiques.

16.51 En ce qui concerne le projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/27, le Comité a examiné et approuvé les amendements supplémentaires suivants :

- a) ajout du paragraphe 16 *quater* du dispositif sur l'établissement du Programme ACT-LTAG de l'OACI, libellé comme suit :

16 *quater*. Demande au Conseil de faire du Programme ACT-LTAG un cadre structuré et détaillé destiné à soutenir l'élaboration et l'actualisation des plans d'action des États afin de contribuer volontairement au LTAG, en s'appuyant sur des initiatives existantes telles que les programmes ACT-CORSIA et ACT-SAF, et en collaboration avec les initiatives et plateformes régionales afin de fournir un soutien ciblé et pratique adapté aux besoins particuliers des États, dans l'esprit de « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB) ;

- b) reconnaissance de la contribution des aéroports à la décarbonation dans le préambule existant et les paragraphes du dispositif relatifs aux aéroports, comme suit :

Se félicitant de la tenue des Séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement en novembre 2017, en mai 2019, 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*, le rôle crucial que jouent les aéroports dans l'utilisation et la distribution d'énergies plus propres au service de la décarbonation du transport aérien en soutien au LTAG, ainsi que l'importance de la résilience des aéroports,

- 25.c) Demande aux États : d'élaborer et de mettre en œuvre des cadres qui facilitent la réalisation de projets de décarbonation dans les aéroports, tels que le stockage et les infrastructures énergétique, et 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 ;

26.c *Demande* au Conseil : de continuer à ~~fournir~~ faciliter le renforcement des capacités et la prestation d'une assistance technique, et 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 aéroports ;

16.52 Le Comité est convenu de recommander que l'Assemblée adopte la résolution suivante :

Résolution 16/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le 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 ~~sert~~ de base à l'examen et à l'adoption, à la 41^e session de l'Assemblée en 2022, de ~~et~~ l'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 Comité de la protection de l'environnement en aviation (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 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,*~~ le rôle crucial que jouent les aéroports dans le déploiement et la distribution d'énergies plus propres au service de la décarbonation du transport aérien en soutien au LTAG, 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 », ~~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 2022, 150 États membres représentant plus de 99,8 % 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 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 le 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 A41-22A40-17, 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 *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.

16 *quater*. Demande au Conseil de faire du Programme ACT-LTAG un cadre structuré et détaillé destiné à soutenir l'élaboration et l'actualisation des plans d'action des États afin de contribuer volontairement au LTAG, en s'appuyant sur des initiatives existantes telles que les programmes ACT-CORSIA et ACT-SAF, et en collaboration avec les initiatives et plateformes régionales, afin de fournir un soutien ciblé et pratique adapté aux besoins particuliers des États, dans l'esprit de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB) ;

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 42e session de l'Assemblée de l'OACI ;~~
- c) ~~les alinéas a) et b) qui précèdent compléteront 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~~

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

~~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) d'élaborer et de mettre en œuvre des cadres qui facilitent la réalisation de projets de décarbonation dans les aéroports, tels que le stockage et les infrastructures énergétiques, et 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 ~~fournir~~ faciliter le renforcement des capacités et la prestation d'une assistance technique, et 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) 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) 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) 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) 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.

— FIN —