



## ASSEMBLÉE – 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 17 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques

#### CHANGEMENT CLIMATIQUE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des progrès réalisés par l'OACI depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine de l'aviation internationale et du changement climatique, y compris la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) mondial pour l'aviation internationale et l'initiative des plans d'action nationaux de l'OACI sur les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, ainsi que des projets connexes d'assistance et de renforcement des capacités. Le document rend également compte de la coopération de l'OACI avec d'autres organes des Nations unies (ONU) et organisations internationales dans le domaine de l'aviation et du changement climatique.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des progrès substantiels accomplis par l'Organisation depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée concernant la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) mondial pour l'aviation internationale, ainsi que des résultats de la réunion de haut niveau de l'OACI sur la même thématique ;
- b) reconnaître les progrès réalisés dans le cadre de l'initiative des plans d'action nationaux de l'OACI sur les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, et à encourager les États à s'engager davantage dans l'initiative de l'OACI ;
- c) continuer à soutenir l'Organisation dans la coordination, la facilitation et le suivi des actions de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, et à rendre compte des progrès accomplis d'ici la prochaine Assemblée ;
- d) soutenir et demander aux États, au secteur et aux organisations de s'engager dans le programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), qui devrait être élargi en vue d'inclure le soutien à la mise en œuvre d'autres mesures de réduction des émissions dans le cadre d'un programme ACT-LTAG de l'OACI ;
- e) encourager l'OACI à coopérer avec d'autres organes des Nations unies et organisations internationales et à leur apporter une contribution pertinente, en veillant à ce que l'OACI conserve un rôle de premier plan dans toutes les questions liées à l'aviation civile internationale ;
- f) examiner les informations figurant dans la présente note en vue de l'actualisation de la résolution A40-18 de l'Assemblée.

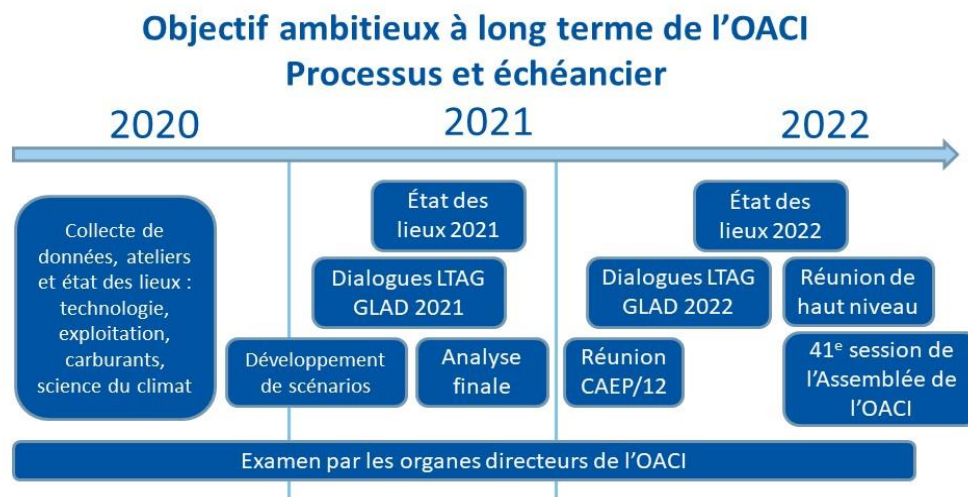
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique — <i>Protection de l'environnement.</i>
---------------------------------	--

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget ordinaire de 2023-2025 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires selon les indications contenues dans le plan d'activités de l'OACI 2023-2025.
<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) A41-WP/369, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique</i> Doc 10178, <i>Rapport de la réunion de haut niveau sur un objectif ambitieux à long terme pour les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale (HLM-LTAG)</i>

## 1. OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG)<sup>1</sup>

1.1 En réponse à la demande formulée à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans sa résolution A40-18, paragraphe 9, l'OACI, ses États membres et d'autres parties prenantes ont déployé des efforts importants afin d'étudier la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) mondial pour l'aviation internationale. En mars 2020, le Conseil a approuvé le processus de réponse relatif à cette demande de l'Assemblée décrit et illustré ci-dessous.

- 1) la collecte de données et le partage d'informations (voir le paragraphe 1.2) ;
- 2) une évaluation technique des scénarios de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, avec une analyse des coûts et des investissements nécessaires (voir paragraphe 1.3) ;
- 3) la consultation et le dialogue entre les parties prenantes (voir le paragraphe 1.4) ;
- 4) l'engagement de représentants de haut niveau à faciliter la décision (voir paragraphe 1.5).



### 1.2 État des lieux des activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur de l'aviation

1.2.1 Dans le cadre des travaux de l'OACI sur le LTAG, en particulier de la collecte de données et du partage d'informations sur les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur de l'aviation, des activités destinées à établir un état des lieux ont été organisées respectivement en septembre 2020<sup>2</sup> et septembre 2021<sup>3</sup>. À cette occasion, des États, des responsables du secteur, des chercheurs et des innovateurs ont mis en commun leurs plans, solutions et politiques ambitieux en matière de réduction des émissions de carbone dans l'aviation internationale, dont des mesures concernant la technologie, l'exploitation et les carburants. La réunion de haut niveau de juillet 2022 (cf. paragraphe 1.5) a été précédée de l'État des lieux 2021 de l'OACI, tenu en juillet 2022<sup>4</sup>, pour favoriser le partage des dernières informations importantes et de planter le décor en préparation de la réunion suivante.

<sup>1</sup> Page web sur l'objectif ambitieux à long terme de l'OACI : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>

<sup>2</sup> Site web de l'État des lieux 2020 : <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2020/Pages/default.aspx>

<sup>3</sup> Site web de l'État des lieux 2021 : <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2021/Pages/default.aspx>

<sup>4</sup> Site web de l'État des lieux 2022 : <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2022/Pages/default.aspx>

1.2.2 En outre, l'OACI a développé un site web consacré aux outils de suivi<sup>5</sup>, qui propose toutes les informations les plus récentes sur les initiatives de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation dans trois volets – technologie, exploitation et carburants –, ainsi que sur les initiatives « à émissions nulles » de l'aviation. Des informations sur des projets partenaires au sein de la Coalition mondiale pour une aviation durable de l'OACI y sont également partagées. La Coalition est un forum de parties prenantes qui vise à faciliter le développement de nouvelles idées et à accélérer la mise en œuvre de solutions innovantes destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) à la source, au sol ou dans le ciel.

1.2.3 Le Secrétariat de l'OACI continuera à faciliter le suivi des dernières technologies et innovations axées sur l'environnement pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, notamment au moyen du processus continu d'État des lieux de l'OACI. Dans le cadre du processus de suivi des progrès et en réponse à la demande formulée par la deuxième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2) en 2017, l'OACI prévoit de convoquer la troisième Conférence (CAAF/3) en 2023 afin d'examiner et d'actualiser la vision pour 2050 de l'OACI sur les carburants d'aviation durables (SAF), y compris les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et les autres sources d'énergie plus propre pour l'aviation, afin de créer un cadre mondial et de définir une proportion quantifiée de ces carburants à utiliser d'ici à 2050 (voir le paragraphe 1.5 sur les conclusions de la réunion de haut niveau).

### 1.3 Scénarios et analyses portant sur l'objectif ambitieux à long terme (rapport LTAG)

1.3.1 À la suite de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée et de la demande formulée ensuite par le Conseil, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a entrepris des travaux techniques sur l'étude de faisabilité du LTAG, axés sur le caractère réalisable et l'état de préparation des mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> que pourrait prendre le secteur de l'aviation, dont celles concernant la technologie, l'exploitation et les carburants. Il serait en effet important d'évaluer le potentiel de réduction des émissions au sein du secteur avant d'envisager la nécessité et l'ampleur de toute mesure complémentaire. La réunion CAEP/12 de février 2022 a unanimement adopté le rapport LTAG<sup>6</sup>, y compris les scénarios de réduction d'émissions à long terme au moyen de mesures propres au secteur de l'aviation, en évaluant les coûts et les investissements nécessaires pour cela. Le rapport LTAG contenait aussi d'autres conclusions, notamment sur les besoins en renforcement des capacités et en assistance technique en vue de la mise en œuvre des mesures, et sur les rapports d'avancement vers l'objectif ambitieux à long terme.

1.3.2 Dans le cadre du rapport sur le LTAG, trois scénarios intégrés (IS1, IS2 et IS3) ont été élaborés sur une période allant jusqu'en 2070 afin de couvrir un vaste éventail de niveaux de préparation, de faisabilité et d'ambitions. Le scénario faible/nominal (IS1) prévoit une réduction des émissions de 39 % : 20 % grâce aux technologies aéronautiques, 4 % grâce à l'exploitation et 15 % grâce aux carburants. Dans ce cas, les émissions atteindraient environ 950 MtCO<sub>2</sub> en 2050 (soit 1,6 fois le niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> de 2019). Dans le scénario IS2 moyen, les émissions de CO<sub>2</sub> atteindraient approximativement 500 MtCO<sub>2</sub> en 2050 (0,8 fois le niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> de 2019), soit une réduction de 68 % en 2050 : -21 % grâce aux technologies aéronautiques, -6 % grâce à l'exploitation et -41 % grâce aux carburants. Dans le scénario IS3 le plus ambitieux, les émissions résiduelles de CO<sub>2</sub> retomberaient à approximativement 200 MtCO<sub>2</sub> en 2050 (un tiers du niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> de 2019), ce qui signifie une réduction de 87 % répartie comme suit : 21 % grâce aux technologies aéronautiques, 11 % grâce à l'exploitation et 55 % grâce aux carburants. Le rapport LTAG comprenait également les analyses des coûts et des investissements nécessaires pour les gouvernements et les parties prenantes de l'industrie afin d'atteindre les réductions d'émissions prévues dans les trois scénarios.

<sup>5</sup> Site web OACI des outils de suivi : [Outils de suivi - Initiatives de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> \(icao.int\)](https://www.icao.int/initiatives/reducing-co2-emissions/)

<sup>6</sup> Site web du rapport LTAG : <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGReport.aspx>

1.3.3 Reconnaissant la contribution inestimable du CAEP qui a fourni un travail de grande qualité dans un délai très court, le Conseil est convenu que le rapport LTAG servirait de base à d'autres réflexions des États et des parties prenantes, notamment aux Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD).

#### 1.4 Dialogues LTAG sur l'aviation mondiale (GLAD)

1.4.1 Dans le cadre du processus consultatif sur le LTAG mené avec les États et autres parties prenantes, l'OACI a organisé les Dialogues LTAG sur l'aviation mondiale (GLAD) sous la forme d'une série de cinq rendez-vous régionaux en mai 2021<sup>7</sup> et en mars-avril 2022<sup>8</sup> ; ils avaient pour objectif de partager des informations et de sensibiliser au processus et aux analyses techniques relatifs au LTAG.

1.4.2 Les séances de dialogue ont permis aux participants de renforcer leur compréhension globale du rapport LTAG. Concernant l'évaluation de l'incidence financière présentée dans le rapport et la question de savoir qui en assumerait le coût par exemple, il a été précisé que l'analyse relative au LTAG a été faite au niveau mondial sans que les coûts ne soient imputés aux États, car l'objectif ambitieux à long terme constituera un effort collectif en faveur du secteur mondial de l'aviation internationale et ne définira pas d'obligation aux États sous forme de cible de réduction d'émissions. Dès que la décision sur le LTAG aura été prise, les États contribueront à leur manière à l'effort collectif (au moyen des plans d'action nationaux, par exemple).

1.4.3 Afin d'éclairer les délibérations lors de la réunion de haut niveau sur le LTAG de juillet 2022 (cf. paragraphe 1.5), les participants aux GLAD ont également échangé des points de vue sur les éléments constitutifs possibles des discussions relatives au LTAG, et notamment : la compréhension scientifique et le contexte, la contribution potentielle attendue de la technologie, de l'exploitation et des carburants, et le niveau d'ambition du LTAG. Les participants ont également discuté des moyens de mise en œuvre possibles, du soutien des États sous la forme de plans d'action et de feuilles de route, et des outils de suivi disponibles. Les participants ont exprimé leurs préoccupations concernant les circonstances et niveaux de préparation différents des États, soulignant l'importance cruciale de mettre des moyens à disposition en vue de la mise en œuvre de mesures spécifiques de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, surtout pour les pays en développement et les ceux ayant des besoins particuliers.

#### 1.5 Réunion de haut niveau sur le LTAG (HLM-LTAG)

1.5.1 La réunion de haut niveau de l'OACI sur le LTAG (HLM-LTAG) a été convoquée du 19 au 22 juillet 2022 à Montréal, au Canada, dans un format hybride, avec une participation physique et virtuelle, notamment de 428 délégués représentant 104 États membres et de 58 délégués représentant 15 organisations internationales. La réunion a démarré le 19 juillet par une vidéo inspirante de l'OACI<sup>9</sup> sur le processus du LTAG. M. Bertrand Piccard, fondateur et président de la Fondation Solar Impulse, a ensuite prononcé une allocution d'ouverture. Les délégués ont pris note de la présentation introductive du Secrétariat sur le LTAG, qui a décrit le contexte et donné les raisons du choix des points à l'ordre du jour de la réunion.

1.5.2 M. Juan Edghill, Ministre des travaux publics du Guyana a été élu président de la réunion. Son Excellence Mme Aishath Nahula, Ministre des transports et de l'aviation civile des Maldives, a été élue première vice-présidente, et Mme Charity Musila, Représentante suppléante du Kenya auprès de

---

<sup>7</sup>Site web des GLAD 2021 : <https://www.icao.int/Meetings/2021-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

<sup>8</sup> Site web des GLAD 2022 : <https://www.icao.int/Meetings/2022-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

<sup>9</sup> Vidéo de l'OACI à la cérémonie d'ouverture de la réunion HLM-LTAG : [https://youtu.be/8fCvQ\\_Htmqo](https://youtu.be/8fCvQ_Htmqo)

l'OACI, a été élue deuxième vice-présidente. À la suite de l'inauguration, les hauts représentants des États et des organisations internationales ont fait des déclarations<sup>10</sup>.

1.5.3 Dès le 20 juillet, les délibérations ont porté sur les notes de travail et les notes d'information présentées par le Secrétariat de l'OACI, les États et les organisations relatives aux différents points de l'ordre du jour. Les documents présentés et les principaux points de vue exprimés lors des débats sont présentés dans un résumé des débats au titre de l'ordre du jour correspondant<sup>11</sup>. Le rapport complet de la HLM-LTAG est publié en tant que Doc 10178 de l'OACI.

1.5.4 Au titre du point 1 de l'ordre du jour (Scénarios et modalités LTAG), tous les États et les organisations font valoir l'importance de l'adoption de mesures pour faire face à la menace existentielle du changement climatique et la nécessité d'un objectif à long terme mondial pour l'aviation internationale, en tenant compte des circonstances et niveaux de préparation différents des États ainsi que de la capacité de chaque État à contribuer à l'effort collectif, tout en reconnaissant aussi la nécessité d'une mise en œuvre d'un LTAG conforme à l'esprit de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI.

1.5.5 Les États et les organisations se sont félicités des travaux accomplis par l'OACI sur la faisabilité d'un LTAG depuis la dernière session de l'Assemblée, en particulier l'élaboration du rapport LTAG. Certains délégués ont constaté que le rapport avait été approuvé à l'unanimité par le CAEP, ont estimé que le rapport était complet et que d'autres travaux n'étaient pas nécessaires. Ils sont convenus que le rapport devait servir de base aux délibérations de la prochaine session de l'Assemblée sur un LTAG. D'autres délégués ont exprimé une préoccupation, faisant valoir que les travaux du CAEP n'avaient pas permis de mener à bien le mandat établi par la résolution A40-18 de l'Assemblée de l'OACI, notamment en ce qui concerne les incidences financières pour des régions et des pays en développement particuliers, et l'absence d'éléments sur l'assistance aux pays en développement pour les aider à atteindre un LTAG convenu, quel qu'il soit.

1.5.6 Certains délégués ont fait valoir qu'il était urgent que l'OACI convienne d'un LTAG ambitieux, indiquant la nécessité pour le secteur de travailler en vue d'un objectif mondial de neutralité carbone d'ici 2050, avec de possibles cibles intermédiaires pour 2030 et 2040, vu le plus récent consensus scientifique du GIEC, et en appui à l'objectif de température de 1,5 °C de l'Accord de Paris. Ils ont reconnu aussi que la mise en œuvre d'un LTAG comme objectif collectif devait être flexible et ne pas attribuer d'objectifs spécifiques de réduction des émissions à des États individuels.

1.5.7 D'autres délégués ont exprimé une préoccupation sur l'examen des résultats concernant les émissions nettes nulles, notant que l'ampleur des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> apportées par des mesures sectorielles basées sur les scénarios pris en compte dans le rapport LTAG ne permettrait pas au secteur d'atteindre la neutralité carbone, et sur les plus récents rapports scientifiques du GIEC, qui reconnaissent que l'aviation est un secteur difficile à décarboner. Ils ont demandé aux États développés de prendre les devants pour atteindre la neutralité carbone avant les États en développement. Dans l'ensemble, les délégués ont accepté l'interdépendance qui existe entre le niveau d'ambition pour un objectif LTAG et la possibilité de fournir les moyens de mise en œuvre d'un LTAG (discuté au point 2 de l'ordre du jour).

1.5.8 Des délégués ont exprimé des points de vue sur l'importance cruciale de l'établissement de moyens de mise en œuvre pratiques, notamment par l'intermédiaire des plans d'action nationaux (PAN) de l'OACI, d'une augmentation du soutien en matière de financement, de transfert de technologie et de

---

<sup>10</sup> Les déclarations sont disponibles ici :

<https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Pages/Statements.aspx>

<sup>11</sup> Tous les documents sont disponibles ici : <https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Pages/Documentation.aspx>

renforcement des capacités pour la réalisation de tout LTAG convenu, en appui à l'initiative de l'OACI *Aucun pays laissé de côté*. Certains délégués ont estimé qu'il serait difficile de convenir d'un LTAG ambitieux, étant donné les préoccupations quant aux incidences en particulier sur les pays en développement ; d'autres délégués ont souligné qu'un LTAG convenu permettrait de rediriger un soutien financier vers le secteur, qui en a bien besoin, et créerait des occasions économiques pour les États en développement.

1.5.9 Au titre du point 2 de l'ordre du jour (moyens de mise en œuvre), les délégués ont appuyé de manière générale les notes de travail présentées par le Secrétariat de l'OACI. Ils ont aussi appuyé l'initiative de l'Organisation relative aux PAN (voir le paragraphe 2 ci-dessous), qui facilitent la mise en œuvre de mesures énergiques par les États pour réduire les émissions internationales de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, ainsi que l'établissement de partenariats entre l'OACI et les États et d'autres organisations internationales pour des projets d'assistance relatifs à des mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation. Les délégués ont estimé en outre que la question du renforcement des capacités, du financement et d'autres formes d'assistance aux États, en particulier aux pays en développement, serait cruciale pour assurer la mise en œuvre de tout objectif ambitieux à long terme convenu, sachant que les États et régions connaissent des situations différentes et qu'aucune solution ne conviendrait à tous les États ni à toutes les parties prenantes.

1.5.10 Certains délégués ont appuyé l'importance pour les États et les parties prenantes concernées d'œuvrer ensemble pour élaborer et déployer à l'échelle mondiale les SAF, les LCAF et d'autres sources d'énergie et technologies propres pour l'aviation, dans le cadre du Programme ACT-SAF de l'OACI, en tenant compte de la possibilité de l'étendre à d'autres aspects, afin de fournir un soutien à la mise en œuvre en vue de réaliser collectivement tout objectif ambitieux à long terme convenu.

1.5.11 En ce qui concerne l'accès à des ressources financières, les délégués ont exprimé des points de vue divergents. D'aucuns se sont dits favorables à ce que l'OACI facilite davantage l'accès des États à un soutien en matière de financement et d'investissement en vue de mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> propres à l'aviation, en assumant un rôle de facilitation pour faire correspondre les besoins de mise en œuvre avec un financement public ou privé. D'autres ont demandé la création d'un fonds spécifique qui serait géré par l'OACI pour couvrir les besoins d'assistance et de financement des États en développement susceptibles de ne pas être financés par le secteur privé, tandis que certains délégués se sont dits préoccupés par le fait que de nombreuses questions institutionnelles et juridiques pouvaient être associées à la création d'un tel fonds OACI.

1.5.12 Au titre du point 3 de l'ordre du jour (moyens de suivre les progrès), des délégués ont estimé qu'il serait important d'établir les moyens de suivre de façon régulière, transparente et non intrusive, les progrès accomplis en vue d'atteindre tout objectif ambitieux à long terme convenu, en tenant compte des divers moyens existants d'y arriver, comme le processus d'état des lieux de l'OACI et ses outils de suivi, afin de suivre innovations et initiatives les plus récentes permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, tenant compte des renseignements tirés des plans d'action des États et du mécanisme de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> dans le cadre du CORSIA.

1.5.13 Des délégués ont souligné en outre la nécessité de continuer à fournir une assistance en matière notamment de renforcement des capacités, ainsi que les outils nécessaires à l'appui de la préparation et de la mise à jour des plans d'action des États, en tenant compte du caractère volontaire de ces plans et des contributions individuelles des États à la réalisation collective de tout objectif ambitieux à long terme convenu. Certains délégués ont souligné aussi la nécessité d'évaluer plus avant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et ses incidences financières pour l'aviation internationale dans les régions et les pays, notamment les pays en développement. Certains délégués ont insisté sur le fait qu'un suivi continu

concernant la mise à disposition des moyens de mise en œuvre, en soutien à l'atteinte d'un objectif ambitieux à long terme, devait faire partie intégrante de l'approche de suivi dans son ensemble.

1.5.14 Au titre du point 4 (conclusions et recommandations), en raison des interrelations étroites entre les points 1, 2 et 3, les projets de conclusion sur ces points ont été débattus dans le cadre d'un ensemble de résultats possibles de la HLM-LTAG, tenant compte des notes de travail et d'information présentées ainsi que des points de vue exprimés à leur sujet. À la suite des échanges de vues par les délégués sur les résultats possibles de la HLM-LTAG, la réunion est convenue de recommander que les conclusions de la HLM-LTAG<sup>12</sup> (voir HLM-LTAG-SD/4, révision n° 2, et le rapport de la HLM-LTAG, Doc 10178) soient examinées plus avant par le Conseil de l'OACI pour présentation de sa proposition à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

## 2. PLANS D'ACTION NATIONAUX ET ASSISTANCE

### 2.1 Initiative des plans d'action nationaux de l'OACI<sup>13</sup>

2.1.1 Faisant suite à la demande formulée dans la résolution A40-18 de l'Assemblée, l'OACI continue à collaborer avec les États membres afin de soutenir l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux, appuyant ainsi la mise en œuvre d'un large éventail de mesures d'atténuation des émissions de CO<sub>2</sub> sélectionnées dans le panier de mesures de l'OACI. Avant juillet 2022, 133 États membres, représentant environ 98 pour cent du trafic aérien international, ont volontairement soumis des plans d'action à l'OACI. Ces bons résultats témoignent de l'intérêt porté par les États membres à un haut niveau à cette initiative et de leur engagement, ainsi que des effets positifs des activités d'assistance et de renforcement des capacités de l'OACI.

2.1.2 L'Assemblée a encouragé les États qui ont déjà soumis des plans d'action à partager les informations contenues dans ces plans et à établir des partenariats avec d'autres États afin de soutenir ceux qui n'ont pas établi le leur. À cet égard, l'OACI a facilité l'établissement de partenariats entre États, notamment en élaborant un projet d'accord de coopération visant à établir un cadre modèle permettant à des États d'aider d'autres États. À ce jour, neuf partenariats ont été conclus dans le cadre du Programme de parrainage des plans d'action nationaux de l'OACI.

2.1.3 Les plans d'action nationaux restent un outil essentiel dans la communication par les États de leurs plans d'action climatique pour l'aviation internationale, et ils constituent également des véhicules importants pour l'OACI dans le suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux collectifs des États membres. Tandis que l'OACI travaille sur la faisabilité du LTAG depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée (voir le paragraphe 1 ci-dessus), plusieurs États élaborent depuis peu des stratégies et plans de réduction des émissions de carbone de l'aviation internationale plus concrets et à plus long terme, avec l'utilisation de nouvelles technologies et exploitations innovantes et de carburants d'aviation durables.

2.1.4 Afin de faciliter les contributions volontaires des États en vue de la réalisation des objectifs collectifs ambitieux de l'OACI, les futures mises à jour et soumissions des plans d'action nationaux devraient se concentrer sur les dernières solutions innovantes disponibles et permettre aux États de tirer parti des sources potentielles de financement. Avec l'appui des États, le Secrétariat entend mettre à jour

---

<sup>12</sup> Une demande a été reçue de la Chine afin que sa réserve à l'égard des conclusions de la HLM-LTAG soit enregistrée.

<sup>13</sup> Site web des plans d'action nationaux de l'OACI :

[https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ClimateChange\\_ActionPlan.aspx](https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ClimateChange_ActionPlan.aspx)

le Doc 9988 de l'OACI, *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>*, afin de s'assurer que les plans d'action nationaux soient plus solides, plus quantitatifs et plus prospectifs, tout en restant un outil efficace pour faciliter le financement vert grâce aux avantages environnementaux pleinement quantifiés qu'ils prévoient.

## 2.2 **Projet d'assistance OACI-Union européenne (UE)**

2.2.1 Le projet d'assistance OACI-UE a été une initiative environnementale réussie. Financé par l'UE et mis en œuvre par l'OACI de 2014 à 2019, il a aidé 14 États bénéficiaires d'Afrique et des Caraïbes à élaborer et à mettre en œuvre des plans d'action nationaux et à mettre en place des systèmes de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> pour l'aviation internationale. Tous les États bénéficiaires ont élaboré et soumis des plans d'action entièrement quantifiés et mis en place des équipes chargées des plans d'action nationaux avec les parties prenantes concernées pour superviser leur mise en œuvre. Un système de données environnementales concernant l'aviation (AES) a été installé dans chaque État afin de surveiller les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation internationale. Des projets pilotes d'énergie solaire ont été lancés pour alimenter les portes d'embarquement dans les aéroports et des études de faisabilité de la production de SAF ont été mises en œuvre.

2.2.2 Sur la base de ce partenariat fructueux, la phase II du projet d'assistance OACI-UE a été lancée afin que l'OACI aide dix autres États bénéficiaires en Afrique à élaborer leurs plans d'action nationaux au cours d'une période de mise en œuvre allant de 2020 à 2023. Dans le cadre de la phase II du projet en juin 2022, tous les plans d'action avaient déjà été élaborés et une série d'initiatives, comme une séance d'information avec la participation des directeurs généraux de l'aviation civile des États bénéficiaires et un séminaire sur l'innovation, a été organisée en vue de faciliter le développement et le déploiement de SAF.

## 3. **COOPÉRATION AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS**

3.1 L'OACI a continué à coopérer avec d'autres organismes des Nations unies (ONU) et organisations internationales participant à l'élaboration de politiques de lutte contre le changement climatique, notamment avec le processus de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Bien qu'elles ne soient pas incluses dans les contributions déterminées au niveau national (NDC) de l'Accord de Paris du CCNUCC, les émissions des secteurs aérien et maritime internationaux sont traitées séparément par l'OACI et l'Organisation maritime internationale (OMI), respectivement, pour compléter la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris. À cet égard, l'OACI a régulièrement fourni des déclarations et soumis des documents écrits, et a organisé et participé à des réunions et des événements parallèles pertinents lors des conférences de la CCNUCC<sup>14</sup> dans le but de préserver le rôle de chef de file de l'OACI dans toutes les questions liées à l'aviation internationale et au changement climatique.

3.2 Il convient de noter que le Pacte de Glasgow pour le climat adopté lors de la conférence COP26 en novembre 2021 (traduction) « réaffirme l'objectif mondial à long terme de maintenir l'augmentation de la température moyenne mondiale bien en dessous 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, reconnaissant que cela réduirait considérablement les risques et les

---

<sup>14</sup> Sensibilisation de l'OACI à la COP26 de la CCNUCC (novembre 2021) : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/cop26.aspx>

impacts de changement climatique »<sup>15</sup>. Le Pacte de Glasgow reconnaît en outre que (traduction) « les effets du changement climatique seront beaucoup plus faibles à l'augmentation de la température de 1,5 °C par rapport à 2 °C, et décide de poursuivre les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C »<sup>16</sup>.

3.3 L'OACI a également continué à suivre l'évolution de la situation dans d'autres organes des Nations Unies, notamment l'OMI, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), l'Organisation météorologique mondiale (OMM), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et le Groupe de gestion de l'environnement (GGE) des Nations Unies. Avec son calculateur d'émissions de carbone, le Secrétariat de l'OACI a joué un rôle clé en fournissant un soutien constant à d'autres organisations des Nations Unies afin d'estimer la part des inventaires de GES liée au transport aérien dans le cadre de la stratégie de gestion de la durabilité de l'ONU.

3.4 À l'occasion de la Journée de l'aviation civile internationale du 7 décembre 2020, le Secrétaire général des Nations Unies a salué les engagements pris par les membres de la communauté aéronautique en vue de réduire à zéro les émissions nettes et exhorté l'ensemble du secteur à s'engager à atteindre le niveau zéro net d'ici 2050<sup>17</sup>. En outre, à l'occasion de la Journée de l'aviation civile internationale du 7 décembre 2021<sup>18</sup>, le Secrétaire général des Nations Unies a souligné le fait que les engagements actuels du secteur de l'aviation en matière de climat ne sont pas conformes à l'objectif d'une température de 1,5 °C. L'adoption d'une nouvelle série d'objectifs ambitieux devant permettre de ramener à zéro les émissions nettes d'ici 2050, avec des objectifs intermédiaires et des plans de mise en œuvre crédibles doit par conséquent être une priorité urgente pour la prochaine assemblée de l'OACI.

— FIN —

---

<sup>15</sup> Paragraphe 15 du Pacte de Glasgow sur le climat :

[https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26\\_auv\\_2f\\_cover\\_decision.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26_auv_2f_cover_decision.pdf)

<sup>16</sup> Paragraphe 16 du Pacte de Glasgow sur le climat :

[https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26\\_auv\\_2f\\_cover\\_decision.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26_auv_2f_cover_decision.pdf)

<sup>17</sup> <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/UNSG-MESSAGE-ON-INTERNATIONAL-CIVIL-AVIATION-DAY.aspx>

<sup>18</sup> <https://press.un.org/en/2021/sgsm21060.doc.htm>