



A41-WP/602
EX/279
1/10/22
Révision n° 1
6/10/22
Français seulement

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 17 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

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

17.1 À ses deuxième et troisième 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 (note WP/368), ainsi que les propositions du Conseil visant à actualiser la résolution A40-18, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* (WP/369). Quarante-six autres notes de travail ont été présentées par des États et des observateurs, à savoir les notes 167, révision n° 1, 169, 172, 173, 206, 210, 280, 351, 362, 413, 415, 428, 431, 432, 434, 435, 436, 438, 439, 440, 466, révision n° 1, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 486, 489, 490, 495, révision n° 1, 502, 503, 504, 509, 510, 514, 515, 516, 545, 568, 581 et 594.

17.2 Dans la note WP/368, le Conseil a rendu compte des progrès réalisés par l'OACI depuis la 40^e session de l'Assemblée dans le domaine de l'aviation internationale et du changement climatique, notamment la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale, l'initiative des plans d'action nationaux de l'OACI sur les activités de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, ainsi que des projets d'assistance et de renforcement des capacités y afférents. La note a fait également le point sur la coopération de l'OACI avec d'autres organes de l'ONU et organisations internationales dans les domaines de l'aviation et du changement climatique. En outre, le Secrétariat a brièvement présenté les travaux de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) depuis la 40^e session de l'Assemblée.

17.3 Le Comité a salué les progrès substantiels accomplis par l'Organisation depuis la dernière Assemblée concernant la faisabilité d'un LTAG, pris acte des avancées réalisées dans le cadre de l'initiative des plans d'action nationaux de l'OACI sur les activités de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation et encouragé les États à s'impliquer davantage dans l'initiative de l'OACI. Il a par ailleurs réitéré son soutien au travail accompli par l'Organisation dans la coordination, la facilitation et le suivi des actions de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation et l'a encouragée à coopérer avec d'autres organes de l'ONU et organisations internationales et à leur apporter une importante contribution, en veillant à conserver un rôle de chef de file dans toutes les questions liées à l'aviation civile internationale.

17.4 Dans la note WP/369, le Conseil a proposé des révisions de la résolution A40-18 à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la dernière Assemblée, notamment la publication des conclusions de la Réunion de haut niveau de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (HLM-LTAG et renvoi au Doc 10178 de l'OACI). Le Comité a pris acte des précisions concernant les modifications qu'il avait été proposé d'apporter à la résolution A40-18, en particulier des alinéas du préambule qui rendaient compte des dernières informations découlant des processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) en lien avec le Pacte de Glasgow pour le climat, et il a reconnu que l'OACI devait actualiser et élaborer en temps utile des normes et pratiques recommandées (SARP) et des orientations en matière d'environnement, le cas échéant.

17.5 Dans la note WP/469, la Chine a estimé que les principes d'équité, de responsabilité commune mais différenciée, et de capacités respectives devaient être pris en considération et respectés pour pouvoir mettre en place un système de gouvernance équitable et rationnel en matière de transport aérien international et de changements climatiques. La note a fait état également de craintes que l'objectif de neutralité carbone 2020 (CNG2020) et le LTAG de zéro émission nette de carbone d'ici 2050 ne créent des

distorsions discriminatoires du marché au détriment des pays en développement, distorsions qu'il faudrait corriger sans tarder en instituant un dispositif d'assistance qui leur soit destiné. En réponse à la proposition selon laquelle il faudrait, pour lutter contre l'impact de l'aviation internationale sur les changements climatiques, faire appel aux contributions déterminées au niveau national (CDN), il a été précisé qu'une telle solution ne pouvait être envisagée étant donné que les émissions de l'aviation internationale ne faisaient pas partie des CDN de l'Accord de Paris et étaient du ressort de l'OACI, et que celle-ci ne pouvait prendre une décision au nom des Parties à la CCNUCC.

17.6 Dans la note WP/470, la Chine a expliqué qu'à son avis, les pays développés avaient l'obligation internationale de fournir aux pays en développement une assistance sur les plans technique et financier ainsi qu'en matière de renforcement des capacités, dont dépendrait la réussite ou l'échec des efforts menés face aux enjeux de l'aviation internationale et des changements climatiques. Elle a également proposé d'intégrer à la résolution de l'Assemblée un point clair, spécifique et mesurable sur la mise en place d'un mécanisme d'assistance fondé sur les besoins des pays en développement.

17.7 Dans la note WP/473, la République dominicaine a estimé qu'il convenait de mettre au point un mécanisme intégré permettant aux acteurs du secteur, aux institutions financières et aux organisations internationales de partager des informations et de bonnes pratiques, qu'il fallait encourager les partenariats et les politiques favorisant le passage aux carburants d'aviation durables (SAF), et qu'il importait de promouvoir des mesures concrètes qui ouvrent aux États membres de l'OACI l'accès au financement et au transfert de technologies.

17.8 Dans la note WP/434, l'Inde a indiqué que l'objectif ambitieux à long terme de l'OACI devait s'inscrire dans le droit fil des principes mondiaux de neutralité carbone et qu'il était nécessaire d'œuvrer à renforcer l'engagement en faveur de l'objectif de « zéro émission nette au niveau mondial selon le calendrier national de chaque État ». Elle a également souligné que, dans le cadre du LTAG, priorité devrait être donnée aux mécanismes d'assistance, ce qui supposait de fournir aux pays en développement un appui adéquat sur les plans technique et financier ainsi qu'en termes de renforcement des capacités, afin de soutenir les efforts déployés par ces pays pour s'occuper des questions relatives à l'aviation internationale et aux changements climatiques. L'Inde a par ailleurs estimé que le LTAG ne devrait pas avoir pour conséquence de poser des barrières non tarifaires à l'essor des liaisons internationales.

17.9 Dans la note WP/431, le Japon a insisté sur l'importance qu'il y avait à promouvoir les initiatives d'économie d'énergie et à encourager l'utilisation d'énergies renouvelables pour décarboner le secteur aéroportuaire. Il a indiqué que les futures sessions de l'Assemblée de l'OACI pourraient être, à ses yeux, l'occasion de partager des informations sur les initiatives de décarbonation des aéroports prises dans chaque pays.

17.10 Dans la note WP/489, le Japon a mis l'accent sur la nécessité de décarboner l'aviation internationale pour respecter la limite de température fixée par l'Accord de Paris et éviter des changements irréversibles pour le climat ; il a encouragé les États à partager leurs bonnes pratiques, y compris les efforts déployés par le Japon, par le biais d'initiatives de l'OACI telles que le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), auxquelles il a incité les États à participer activement.

17.11 Dans la note WP/568, la Nouvelle-Zélande a fait valoir que les décisions relatives à l'action climatique ne pouvaient pas être remises à plus tard et que les États devaient s'efforcer d'établir un LTAG

ambitieux, assorti d'une transition équitable, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI.

17.12 Dans la note WP/173, le Qatar a considéré qu'il serait souhaitable que l'OACI et la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) s'accordent sur une feuille de route mondiale pour l'utilisation des carburants admissibles au CORSIA (carburants d'aviation durable — SAF et carburants d'aviation à moindre émission de carbone - LCAF). Il a également appelé les États membres de l'OACI à adopter divers principes pour l'utilisation des carburants admissibles au CORSIA.

17.13 Dans la note WP/169, la Fédération de Russie a indiqué que les scénarios intégrés concernant un LTAG ne lui semblaient pas réalistes, et a proposé de poursuivre l'examen de la faisabilité d'un LTAG qui ait pour objet d'élaborer des scénarios plus objectifs pour parvenir à une réduction réelle des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale et de trouver des sources potentielles de financement pour les activités prévues à l'échelle mondiale. Elle a également avancé l'idée de mettre en place un service aérien distribué international en vue de lutter contre les incendies d'origine naturelle et d'autres catastrophes naturelles sous l'égide de l'ONU.

17.14 Dans la note WP/172, la Fédération de Russie a proposé de procéder, dans le cadre d'un LTAG, à une évaluation quantitative de ce que pourrait apporter un service international de lutte contre les incendies par voie aérienne en vue de réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre, a invité à poursuivre les travaux entrepris dans le cadre du Dialogue OACI sur la lutte contre les incendies de forêt par voie aérienne (I4F), et a suggéré qu'un rapport sur les résultats de ces travaux soit présenté à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI. Il a été précisé que le Dialogue I4F, qui a eu lieu en novembre 2021, avait servi de plateforme d'échange d'informations sur les bonnes pratiques et initiatives et avait contribué à renforcer la coopération internationale dans le domaine de la lutte aérienne contre les incendies. L'OACI pourrait participer à ces travaux, aux côtés d'autres organisations concernées, dans le cadre d'un groupe de travail informel réunissant plusieurs parties prenantes afin de faciliter une éventuelle coopération internationale, et pourrait en outre désigner des coordonnateurs dans tous ses États membres.

17.15 Dans la note WP/471, coparrainée par l'Afrique du Sud, les Fidji, le Kenya, la Nouvelle Zélande, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République dominicaine, le Samoa et la Thaïlande, Singapour s'est dite favorable à une approche inclusive qui tienne compte de la diversité des circonstances, des capacités et des besoins des États dans la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions, afin de faciliter les efforts collectifs déployés à l'échelle mondiale en vue de réaliser un LTAG. Elle a également suggéré que l'OACI mette sur pied une initiative mondiale consolidée, consistant en un vaste programme intégré et flexible d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le LTAG (ACT-LTAG), qui comprendrait une solide composante ACT-SAF, une approche structurée pour l'élaboration de plans d'action nationaux, l'évaluation et la satisfaction des besoins, ainsi que des moyens visant à faciliter l'accès au financement.

17.16 Dans la note WP/428, parrainée par la République dominicaine, les États-Unis se sont dits favorables à un LTAG collectif misant sur la réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050, qui viendrait appuyer l'objectif de température établi par l'Accord de Paris, sachant que les circonstances particulières et les capacités respectives des États détermineraient leur aptitude à contribuer au LTAG en fonction de leurs propres échéances nationales. Ils ont également proposé d'encourager les États membres à intensifier leur collaboration pour décarboner l'aviation internationale et demandé le lancement d'une initiative financière pour aider les États à contribuer à la réalisation de l'objectif fixé.

17.17 Dans la note WP/432, les États-Unis ont indiqué qu'il leur paraissait important de réaffirmer le caractère sérieux et crédible des initiatives prises par l'OACI dans le domaine climatique, notamment le régime CORSIA, et ont invité l'Assemblée à prendre acte du rôle que celui-ci pourrait jouer pour faciliter l'utilisation des SAF dans le monde, soulignant qu'il permettrait de faire le lien, grâce à son système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) du CO₂, avec le nécessaire suivi/contrôle de l'utilisation des SAF.

17.18 Dans la note WP/438, 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)¹ ont considéré qu'il serait souhaitable d'explorer la possibilité d'octroyer une aide financière et d'autoriser un transfert de technologies ainsi que la mise en place d'un mécanisme de financement pour tous les États en voie de développement, en particulier les États africains, afin qu'ils soient prêts à atteindre un LTAG convenu. Ils ont également estimé que la mise en œuvre d'un LTAG convenu ne devait pas entraver la croissance des États en voie de développement, en particulier dans le secteur de l'aviation africaine, qu'il était nécessaire d'harmoniser les définitions et usages terminologiques, qu'il fallait tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États en développement, et que la teneur d'un LTAG ayant fait l'objet d'un accord devrait prévaloir sur toute législation nationale, régionale ou internationale, ou autre instrument similaire.

17.19 Dans la note WP/486, l'Argentine, soutenue par deux États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), le Costa Rica et le Pérou, a fait état des progrès réalisés par la République argentine en matière de protection de l'environnement, en particulier pour ce qui concerne l'analyse des mesures des émissions de CO₂ produites par les véhicules qui accèdent aux aéroports par voie terrestre. Dans la note il était également proposé que l'Assemblée continue à renforcer les capacités des États, en particulier des États en développement, afin qu'ils puissent effectuer leurs propres mesures d'émissions de CO₂ dans les aéroports.

17.20 Dans la note WP/495, révision n° 1, coparrainée par l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bosnie-Herzégovine, la Géorgie, l'Islande, Monaco, le Monténégro, la Macédoine du Nord, la République de Moldova, Saint-Marin, la Serbie et l'Ukraine, le Canada, les États-Unis, le Japon, le Kenya, le Mexique, la Norvège, la République de Corée, le Rwanda, la Suisse, la Türkiye, le Royaume Uni et l'Union européenne² et ses États membres, ont appuyé une proposition appelant les États membres de l'OACI à œuvrer ensemble à la réalisation d'un LTAG collectif de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050 pour l'aviation internationale, qui vienne appuyer l'objectif de température de l'Accord de Paris ; ils ont également insisté sur l'importance qu'il y avait à renforcer les capacités et à faciliter l'accès aux possibilités de financement destinées à aider les États membres de l'OACI à réaliser un LTAG ambitieux pour l'aviation internationale, notamment en s'attachant à trouver des mécanismes susceptibles de mettre en correspondance les investisseurs et les besoins de financement en la matière.

17.21 Dans la note WP/474, le Chili, appuyé par le Costa Rica, l'Équateur, le Pérou et la République dominicaine, a évoqué la nécessité pour l'OACI d'aider les États à acquérir les compétences

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

² Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Tchéquie, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Suède.

et les outils nécessaires pour mettre en place les mesures opérationnelles à l'appui d'un LTAG. Il a été proposé de mettre au point des outils technologiques, assorti des formations pertinentes, qui permettraient d'analyser les données relatives à la réduction des émissions obtenue grâce à des mesures opérationnelles, de hiérarchiser les mesures les plus profitables sur le plan environnemental, et d'aider les États en développement à les mettre en œuvre.

17.22 Dans la note WP/206, les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) et de l'Association du transport aérien international (IATA), appuyés par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Chili, Cuba, le Panama, le Paraguay, la République dominicaine et l'Uruguay, se sont déclarés favorables à la mise en place d'un vaste cadre mondial de politiques et pratiques recommandées relatives aux SAF, l'objectif étant de permettre à ces États, en tant que mesure prioritaire, d'élaborer un cadre réglementaire et un plan de mise en œuvre axés sur la réalisation des objectifs environnementaux du LTAG. Il a été en outre proposé de trouver les ressources techniques et économiques nécessaires au financement de plans et programmes nationaux qui puissent déboucher sur un transfert effectif de technologies autorisant la transition vers les SAF.

17.23 Dans la note WP/435, la Tchéquie, s'exprimant au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile³ (CEAC) et d'EUROCONTROL, a mis en avant l'importance que revêtaient les moyens de mise en œuvre et les efforts de renforcement des capacités pour aider tous les États de l'OACI à réaliser un LTAG ambitieux, notamment par des contributions volontaires à l'OACI et un soutien à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*. Il a été également suggéré de lancer une initiative globale de financement de l'action climatique visant à aider tous les États, en particulier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, à accéder à des financements des secteurs privé et public pour soutenir leurs efforts de réduction des émissions de CO₂ et de décarbonation de l'aviation d'ici 2050.

17.24 Dans la note WP/436, la Tchéquie, toujours au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL, a dit soutenir un LTAG ambitieux de réduction à zéro des émissions nettes générées par l'aviation internationale d'ici 2050, dans l'esprit des objectifs de température de l'Accord de Paris, LTAG assorti de jalons pour 2030 et 2040 ; elle a également préconisé de lancer un processus visant à mettre en place les moyens de suivre, notifier et vérifier les progrès accomplis en vue de la réalisation du LTAG, tout en notant qu'il s'agissait d'un objectif collectif qui n'impose aucune obligation ni aucun engagement précis aux différents États. On a en outre souligné le rôle majeur des SAF dans la réduction des émissions de CO₂, et insisté sur la nécessité d'établir, lors de la CAAF/3, un cadre mondial pour leur déploiement durable.

17.25 Dans la note WP/413, la Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA) a apporté son soutien à un objectif d'émissions nettes nulles qui serait assorti d'une étape intermédiaire, ferait appel à de nouvelles technologies et prendrait appui sur des mesures hors secteur. En réponse à l'observation selon laquelle un LTAG ne devrait pas empêcher les États de recourir à des mesures nationales ou régionales pour atteindre de nouvelles ambitions, il a été précisé que le rôle de l'OACI portait sur l'harmonisation au niveau international. Ce rôle a permis que des délibérations sur un LTAG soient encadrées afin de se tenir dans une perspective mondiale tout en tenant compte des différents contextes nationaux et régionaux – et non l'inverse.

³ 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

17.26 Dans la note WP/167 (Révision n° 1), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) a proposé de mettre en place un vaste cadre réglementaire s'appuyant sur la feuille de route technologique du LTAG, de réaliser un examen des SARP existantes en tenant compte de leurs interdépendances, et de procéder à une analyse des lacunes afin de comprendre quelles adaptations seraient nécessaires pour permettre à de nouvelles technologies et pratiques opérationnelles de voir le jour.

17.27 Dans la note WP/472, l'organisation Partenaires internationaux pour le développement, l'innovation et la durabilité de l'aviation (iPADIS) a souhaité qu'une plus grande priorité soit accordée au développement et au déploiement des SAF, à l'harmonisation des politiques en la matière et aux projets de collaboration destinés à sensibiliser les pouvoirs publics et les populations aux avantages de ces carburants. Il a été également proposé que l'OACI resserre ses liens de collaboration pour faciliter le renforcement des capacités, l'accès aux financements et le transfert de technologies afin de permettre aux États de développer le secteur des SAF.

17.28 Dans la note WP/415, la Fédération internationale des ouvriers du transport s'est déclarée favorable au renforcement des efforts portant sur la durabilité à long terme et la décarbonation de l'industrie aéronautique mondiale, et a plaidé, à cet effet, pour l'intégration des concepts de 'transition juste', de 'transformation équitable' et de 'durabilité sociale'. S'agissant de la proposition relative à la Task Force sur la transition juste pour le transport maritime récemment mise en place et de la suggestion invitant l'OACI à envisager la création d'un organe similaire pour l'industrie aéronautique mondiale, il a été précisé qu'un tel organe pourrait faire double emploi avec les processus et plateformes de l'OACI déjà en place, tels que l'initiative concernant les plans d'action des États et le processus du CAEP, qui appuient dès présent le développement durable de l'aviation, avec la participation active des parties prenantes concernées.

17.29 Dans la note WP/210 co-parrainée par Singapour, le Conseil international des aéroports (ACI) a mis en avant les efforts menés par ces derniers et les difficultés auxquelles ils se heurtent pour décarboner leurs activités. Il a préconisé à l'Assemblée d'appuyer les travaux accomplis par les aéroports pour élaborer et mettre en oeuvre leurs feuilles de route axées sur l'élimination des émissions nettes de carbone et l'a invitée à encourager les parties prenantes concernées à resserrer leur collaboration et à prendre des mesures tendant à faciliter l'accès aux énergies renouvelables, au financement et au renforcement des capacités.

17.30 Dans la note WP/466 (Révision n° 1), l'ACI, l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'IATA, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et l'ICCAIA ont, sous la coordination du Groupe d'action du transport aérien (ATAG), fait état des progrès accomplis par le secteur aéronautique en termes d'action climatique et mis en avant l'objectif à long-terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone générées par l'aviation civile internationale d'ici 2050. Ils se sont dit favorables à l'adoption d'un LTAG sectoriel de l'OACI en adéquation avec l'objectif de température de 1,5 °C fixé par l'Accord de Paris qui leur laisse la possibilité de prendre des mesures en fonction de leurs capacités, avec l'aide de l'OACI et d'autres États pour le renforcement desdites capacités, le transfert de technologies et l'obtention de financements. Des vues ont aussi été exprimées afin que le Conseil de l'OACI définisse un programme de travail pour déterminer les moyens de mise en oeuvre d'un LTAG.

17.31 Le Comité a pris acte des notes de travail présentées pour information suivantes : WP/280, présentée par le Brésil ; WP/503, présentée par la Chine ; WP/594, présentée par la Nouvelle-Zélande ; WP/509 et WP/510, présentées par l'Arabie saoudite ; WP/581, présentée par les Seychelles ; WP/515 et

WP/516, présentées par la Tchéquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL ; WP/514, présentée par la France et les Pays-Bas ; WP/502, présentée par l'ACI ; WP/351, présentée par la CANSO ; WP/475, présentée par l'IATA ; WP/440, présentée par l'IBAC ; WP/439, présentée par l'ICCAIA ; WP/490, présentée par le Programme alimentaire mondial ; WP/476, WP/477 et WP/545, présentées par l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA, sous la coordination de l'ATAG ; et WP/504, présentée par le secrétariat du Forum international des transports et la Norvège.

17.32 La Chine a présenté verbalement des modifications au projet de résolution de l'Assemblée et demandé de les annexer au rapport. Ces modifications, qui n'ont pas été appuyées par le Comité, figurent dans la pièce jointe au présent rapport.

17.33 Le Comité a constaté qu'un certain nombre de notes de travail avaient soutenu et sollicité des mesures destinées à élaborer et déployer à l'échelle mondiale les SAF et d'autres sources d'énergie et technologies plus propres pour l'aviation. Dans cette optique, il a demandé aux États, au secteur de l'aviation et aux organisations de participer au Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF).

17.34 Concernant le niveau d'ambition du LTAG, le Comité a noté que des demandes relativement à différents niveaux d'ambition pour le LTAG ont été exprimées dans diverses notes de travail, allant du soutien à un objectif de zéro émission nette générée par l'aviation internationale d'ici 2050 accompagné de cibles intermédiaires, à des points de vue généralement alignés sur les conclusions de la réunion HLM-LTAG. L'accent a été mis sur la nécessité de tenir compte des circonstances et des capacités respectives des États membres, qui détermineront la capacité de chaque État à contribuer à la réalisation du LTAG en respectant son propre calendrier national, et une préoccupation a également été exprimée quant à la nécessité de mener des études de faisabilité supplémentaires sur le LTAG.

17.35 En ce qui concerne les moyens de mise en œuvre, notamment les besoins en matière de financement et d'investissements, certains États ont demandé le lancement d'une initiative de financement visant à aider les États à contribuer à la réalisation d'un LTAG, le but étant que l'OACI propose diverses options de financement et facilite l'accès à celles-ci pour répondre aux besoins de mise en œuvre des États. D'autres États ont estimé qu'il était de l'obligation des États développés de fournir une aide financière aux États en développement, notamment grâce à un mécanisme de financement qui serait géré par l'OACI.

17.36 Le Comité a noté le projet de texte de résolution de l'Assemblée proposé par le Conseil de l'OACI dans la note WP/369, en particulier les paragraphes 7 et 8 de son dispositif, concernant un LTAG d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, tenant compte de la situation particulière et des capacités respectives de chaque pays, tout en précisant et prenant acte du fait que chaque État contribuera à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national, mais sans attribuer aux différents États des obligations ou des engagements particuliers. Le Comité a également noté que les paragraphes 17 et suivants du dispositif, sur les moyens de mise en œuvre proportionnels au niveau d'ambition, notamment financiers, étaient conformes aux conclusions de la réunion HLM-LTAG, qui représentaient un ensemble de compromis et de mesures futures à prendre par le Conseil de l'OACI reposant sur un équilibre subtil.

17.37 Tout en constatant que, lors de l'examen de la version révisée de la Résolution A40-18 de l'Assemblée, les États avaient très largement apporté leur appui au projet de résolution proposé dans l'annexe à la note de travail WP/369, sans demander d'autre changement, le Comité a pris note des préoccupations exprimées par quelques autres États.

17.38 Le Comité a convenu de recommander à l'Assemblée l'adoption de la résolution suivante :

Résolution 17/1 : 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 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 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 du GIEC reconnaissait 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, 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 sessions en 2013, 2016 et 2019 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,

Prenant acte de l'ampleur du travail mené par l'OACI pour étudier la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial (LTAG) à long terme 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 mondial 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 de l'OACI, depuis la 40^e session de l'Assemblée,

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 de divers scénarios de réduction des émissions de CO₂ du secteur aérien, sert de base à l'examen de cet objectif ambitieux à long terme (LTAG),

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,

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

Reconnaissant 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, et en mai 2019, et en novembre 2021, et *sachant* le rôle important que jouent les aéroports dans la distribution de nouvelles sources d'énergie pour le transport aérien,

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,

Notant aussi que la Conférence CAAF/1 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) 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 que la faisabilité technologique de carburants d'aviation durables interchangeables 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, 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 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,

Reconnaissant que les critères de durabilité, la certification de la durabilité, et l'évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants 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 (CORSA),

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 »,

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, ~~et~~ A39-2 et A40-18 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, 133 États membres représentant plus de 98 % 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 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 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 la recherche continue de partenariats éventuels en matière d'assistance avec d'autres organisations,

Accueillant avec satisfaction le lancement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation relatif aux carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI destiné à soutenir le développement et le déploiement des SAF, y compris l'établissement de partenariats entre les États et les parties prenantes concernées, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB),

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 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 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 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 A41-xx, *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 A41-xx, *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 A40-17, A40-18 et A40-19 et constitue l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

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

3. *Réitère* :

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

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

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

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

9. *Demande* au Conseil 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 ;

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 routes 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 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 ; 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 ;

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 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 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 ;

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, *demande instamment* que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, 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 ;

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 afin de faciliter 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 ;

17 bis. *Demande* au Conseil :

- a) de lancer des mesures ou mécanismes spécifiques pour aider les États, particulièrement ceux en développement ou ayant des besoins particuliers, à accéder plus facilement aux capacités en matière d'investissement privé, ainsi qu'aux financements d'institutions financières, telles que les banques de développement, relativement à des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale, et encourager la mise à disposition de financements nouveaux et additionnels à cette fin ;
- b) d'envisager plus avant la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement sous l'égide de l'OACI, tout en abordant les éventuels défis financiers, institutionnels et juridiques, et de rendre compte à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI ;
- c) les alinéas a) et b) qui précèdent complèteront un programme renforcé d'assistance technique et de coopération consacré à l'objectif ambitieux à long terme et axé sur le partage d'informations concernant les meilleures pratiques et la fourniture d'orientations, de renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique. Bien que la mise en place par l'OACI du programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation sur le carburant d'aviation durable 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.

18. *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 les rapports 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. *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 ;

19 bis. *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 (technologie, exploitation et carburant), 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 ;

19 ter. *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, des carburants d'aviation durables, des carburants d'aviation à moindre émission de carbone et 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 par 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 20 à 25 ci-dessous ;

20. *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 fabricants 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 ;

21. *Demande au Conseil :*

- 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 ;

22. *Demande aux États :*

- a) de collaborer avec les fabricants, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports en vue d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne et d'exploitation au sol économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- b) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- c) de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et des meilleures pratiques relatives aux aéroports respectueux de l'environnement, notamment des pratiques relatives à la planification, au développement, à l'exploitation et à la maintenance des aéroports ;

- d) d'envisager de réaliser une évaluation des risques climatiques afin de favoriser la prise en considération de mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les politiques nationales sur le climat et les processus de planification, au regard des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale, selon qu'il convient ;

23. *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 mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- c) continuer à servir de cadre d'échange d'informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne les aéroports respectueux de l'environnement, sur des questions comme les bâtiments intelligents, les énergies renouvelables, la mobilité verte, l'adaptation aux changements climatiques et le développement résilient, l'engagement auprès de la communauté et la communication sur le développement durable, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre les aéroports ;
- d) de publier et de tenir à jour les éléments indicatifs sur la mise en œuvre de pratiques durables sur le plan écologique aux aéroports, notamment la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement ;
- e) d'encourager les États à réaliser un développement résilient de leurs systèmes et infrastructures aéronautiques, 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 ;

24. *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 d'énergie 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 pour encourager le déploiement de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des SAF et LCAF ;
- c) 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 l'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 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 ;

25. *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, 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 et les LCAF, dans le cadre de séminaires régionaux ;
- b) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;
- c) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des SAF et LCAF 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 ;
- d) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux SAF et aux LCAF et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- e) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;
- f) continuer d'évaluer les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de SAF, de LCAF et 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 nationales ;

26. *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 ;

27. *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.

PIÈCE JOINTE

Modification de l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques, proposée par le Conseil de l'OACI

(Modifications proposées par la Chine)

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 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 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 du GIEC reconnaissait 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, 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 principalement dans les pays en développement, afin de répondre à leurs besoins sur le plan social et pour leur développement, à moins que des mesures collaboratives entre États et parties prenantes ne soient prises pour concilier aviation internationale et changements climatiques,

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 que la mesure dans laquelle les pays en développement mettront effectivement en œuvre leurs mesures d'atténuation dépendra de l'exécution efficace pour les pays développés de leurs propres engagements au titre du Protocole de Kyoto et de l'Accord de Paris de la CCNUCC en ce qui concerne les ressources financières et le transfert de technologies, en tenant pleinement compte du fait que le développement économique et social et l'éradication de la pauvreté sont les priorités premières et essentielles des pays en développement,

Considérant le manque d'études de faisabilité sur 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 sessions en 2013, 2016 et 2019, 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,

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

Considérant *Saluant* le processus d'échange d'informations et de consultation sur la faisabilité d'un objectif mondial 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 de l'OACI, depuis la 40^e session de l'Assemblée,

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 de possibles scénarios de réduction des émissions de CO₂ du secteur aérien, sert de base préliminaire à l'examen d'un LTAG,

Sachant aussi 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 aurait pu mettre un terme au mandat du CAEP LTAG-TG, fait état du manque d'études détaillées concernant les effets sur la croissance et les coûts dans les pays en développement, ce que l'Assemblée a demandé à sa dernière session,

Reconnaissant *Constatant* 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 stabiliser

puis 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,

Sachant qu'aucun objectif mondial ambitieux pour le secteur de l'aviation ne peut être atteint sans que les pays développés satisfassent à leurs obligations internationales, à savoir qu'ils parviennent à des émissions « négatives » pour leur aviation bien avant 2050 afin que les pays en développement puissent émettre du carbone aux fins de leur croissance, et qu'ils fournissent des ressources financières nouvelles et supplémentaires, notamment pour le transfert de technologie dont les pays en développement ont besoin pour contribuer davantage aux objectifs,

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,

Rappelant la CCNUCC et l'Accord de Paris et *reconnaissant* ses principes d'équité et 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 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 recommandées et des orientations,

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,

Accueillant avec satisfaction 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,

Prenant acte de la nécessité de mettre à jour et d'élaborer en temps voulu des SARP pertinentes relatives à l'environnement ainsi que des orientations pour les nouvelles technologies aéronautiques de pointe en tant que de besoin,

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

Reconnaissant 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 ~~la première~~ 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 sachant le rôle important que jouent les aéroports dans la distribution de ~~nouvelles~~ sources d'énergie pour le transport aérien,

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,

Notant aussi que la Conférence CAAF/1 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) où il est rendu compte des progrès réalisés, ~~dont l'établissement de six filières jusqu'ici pour la certification des carburants d'aviation durables, et d'aéroports supplémentaires qui distribuent régulièrement ces carburants~~ 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 que la faisabilité technologique de carburants d'aviation durables interchangeables 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,~~ 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,

Considérant également le déséquilibre considérable entre les pays développés et les pays en développement dans la R&D et le déploiement de nouveaux carburants et de sources d'énergie plus propres pour l'aviation, tels que les SAF et les LCAF, et qu'un soutien financier et technologique accru pour les pays en développement permettra une décarbonation de l'aviation concertée au niveau mondial,

Reconnaissant 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,

Reconnaissant que les critères de durabilité, la certification de la durabilité, et l'évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants 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 (CORSA),

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 »,

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 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, 133 États membres représentant plus de 98 % 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 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, et *considérant* le besoin urgent de mettre sur pied un groupe de travail qui, sous l'égide du Conseil de l'OACI, serait chargé d'élaborer des plans et des programmes concrets visant à aider les pays en développement dans les domaines des finances, des technologies et du renforcement des capacités,

Reconnaissant 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 la recherche continue de partenariats éventuels en matière d'assistance avec d'autres organisations,

Accueillant avec satisfaction le lancement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation relatif aux carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI destiné à soutenir le développement et le déploiement des SAF, y compris l'établissement de partenariats entre les États et les parties prenantes concernées, conformément à l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB),

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 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,

Sachant aussi que les flux financiers mondiaux actuels destinés à l'adaptation ne sont pas suffisants et restreignent la mise en œuvre de mesures d'adaptation dans les pays en développement,

Reconnaissant 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 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 A41-xx, *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 A41-xx, *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 (CORSLA)*, remplace les résolutions A40-17, A40-18 et A40-19 et constitue l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de ~~premier plan~~ **coordinatrice** 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 ; du soutien financier et technologique auquel les pays en développement ont accès ; 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 du fait que les pays développés devraient se fixer des objectifs de réduction absolue d'émissions plus ambitieux pour leur secteur de l'aviation afin de compenser la hausse des émissions due à la croissance du transport aérien dans les pays en développement et qu'ils devraient fournir des aides financières nouvelles et supplémentaires à ces derniers pour favoriser leur contribution à l'objectif ;

7. *Convient* d'examiner, à sa 42^e session, l'objectif exposé au paragraphe 6 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, des études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;

8. Charge le Conseil, avec le concours des États membres de l'OACI, de continuer à étudier la faisabilité globale d'un objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) de carboneutralité, en se fondant sur 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*, et en réalisant d'autres études approfondies sur sa faisabilité d'un point de vue social, économique et environnemental, et sur ses incidences sur la croissance, ainsi que les coûts dans les régions, en particulier dans les pays en développement, de façon à accroître la confiance, la conviction et la justice climatique. Ces évaluations devraient comprendre des informations communiquées par les États membres sur leur expérience dans leurs efforts visant une aviation verte ;

9. *Décide* en outre que les États membres de l'OACI soient encouragés à fournir des contributions, déterminées au niveau national, à un LTAG convenu de réduction à zéro des émissions nettes de carbone fondé sur l'étude de faisabilité détaillée mentionnée au paragraphe 8 ci-dessus, à l'appui de la mise en œuvre de l'Accord de Paris, tout en tenant compte de la situation spécifique et des capacités respectives des États, en particulier des pays en développement (p. ex., niveau de développement, degré de maturité des marchés de l'aviation, durabilité de la croissance de son aviation internationale, caractère équitable de la transition et priorités nationales du développement du transport aérien) ; de la nécessité de soutenir les pays en développement dans leurs efforts pour fournir la contribution effective au LTAG convenu ; et sachant que ces pays mettront plus de temps à atteindre les pics d'émissions de carbone et à les neutraliser pour l'aviation, et que les pays développés, en s'acquittant de leurs obligations en vertu de la législation internationale sur le climat, devraient parvenir à des émissions nettes négatives d'ici l'année cible, afin de libérer de l'espace carbone nécessaire à la croissance des pays en développement, et soutenir ces derniers.

10. *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 leurs responsabilités communes mais différenciées ;

11. *Note* que le niveau d'ambition des objectifs ambitieux mondiaux de l'aviation internationale est proportionnel à l'efficacité et à l'additionnalité des ressources financières et des technologies transférées que les pays développés, conformément à leurs obligations internationales, fourniront aux pays en développement ;

12. *Prie* le Conseil de créer un comité spécialisé chargé d'élaborer des plans concrets pour lancer des mesures ou des mécanismes spécifiques pour aider les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers à mieux accéder à des ressources financières publiques et privées, à se développer et à renforcer des capacités et technologies endogènes pour concilier aviation internationale et changements climatiques, et d'en faire rapport à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, y compris, mais sans s'y limiter :

- a) en créant un module sur un « mécanisme d'assistance basé sur les besoins des pays en développement » dans la section consacrée aux changements climatiques du site web de l'OACI, et en mettant en place des dispositifs techniques adéquats pour que les pays en développement communiquent à tout moment leurs besoins en matière d'assistance par la voie du site web ;
- b) en favorisant le transfert concerté de technologies, en particulier en faveur des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers, afin de leur permettre d'adapter des technologies de dernier cri et des technologies appropriées, et de renforcer leur contribution aux objectifs ambitieux à long terme ;
- c) en envisageant plus avant la création d'un fonds pour le climat sous l'égide de l'OACI, tout en tenant compte des possibles difficultés sur les plans financier, institutionnel et juridique, en proposant le montant des subventions annuelles que les pays développés doivent verser au fonds pour assurer une transition juste pour les pays en développement, et en renforçant la collaboration de l'OACI avec d'autres institutions financières internationales afin de mobiliser davantage de ressources financières pour faire face aux coûts encourus par les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers en vue de contribuer aux objectifs ambitieux mondiaux ;

- d) en se félicitant de la mise en place par l'OACI du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation sur les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), conformément à l'esprit de coopération qui préside à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, tout en sachant qu'il conviendrait de l'élargir afin de renforcer 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 (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) ;

13. *Demande* au Conseil 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 mais non exclusivement par les moyens suivants : l'inventaire périodique des ressources financières nouvelles et supplémentaires, notamment pour le transfert de technologie, que les pays développés fournissent aux pays en développement, 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 la croissance et les incidences sur le plan des coûts des efforts visant à réaliser le LTAG dans tous les pays, et surtout dans les pays en développement ; 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 ;

14. *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 routes respectives, notamment les projections à long terme ;

15. *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 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 ; ~~il est recommandé que les plans d'action devraient comprendre~~ comprennent de préférence 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, ainsi que sur l'aide financière obtenue par les pays en développement ;

16. *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 ;

17. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux 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 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 ;

18. *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 encourage en outre* les États ~~de~~ à 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, dans le respect de la souveraineté des États et en évitant de faire peser une charge excessive sur les États, en particulier sur les pays en développement ;

19. *Demande* au Conseil ~~de demander aux États de~~ d'inviter les États ~~de~~ à 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 des États, dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés par les États dans les actions de mise en œuvre ~~du secteur~~ visant à concilier aviation internationale et changement climatique, sur la base des renseignements approuvés par ses États membres ;

20. 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, *demande instamment* que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, 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 ;

21. *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 les rapports 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 ;

22. *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 ;

23. 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 (technologie, exploitation et carburant), de façon coordonnée et harmonisée pour éviter les effets négatifs sur le développement social et économique des pays en développement, 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 ;

24. 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, des carburants d'aviation durables, des carburants d'aviation à moindre émission de carbone et d'autres sources d'énergie plus propres cadrant avec l'esprit de coopération qui préside à 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 par 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 parvenir à une aviation durable ~~la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme notamment~~ celles décrites aux paragraphes 25 à 30 ci-dessous ;

25. *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 fabricants 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 respectueux du climat ;

26. *Demande* au Conseil :

- 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 ;

27. *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 stratégie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;

- b) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- c) de travailler de concert avec les organismes des Nations Unies, à savoir 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 ;

28. *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 stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- c) de continuer à servir de cadre d'échange d'informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne les aéroports respectueux de l'environnement, sur des questions comme les bâtiments intelligents, les énergies renouvelables, la mobilité verte, l'adaptation aux changements climatiques et le développement résilient, l'engagement auprès de la communauté et la communication sur le développement durable, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre les aéroports ;
- d) de publier et de tenir à jour les éléments indicatifs sur la mise en œuvre de pratiques durables sur le plan écologique aux aéroports, notamment la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement ;
- e) d'encourager les États à réaliser un développement résilient de leurs systèmes et infrastructures aéronautiques, 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 ;

29. *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 d'énergie 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 pour encourager le déploiement de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des carburants d'aviation durables SAF et LCAF ;
- c) de collaborer avec les parties prenantes concernées 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 aéronefs 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 l'échelle commerciale, notamment ~~en encourageant et en favorisant les accords d'achat de SAF ou de LCAF et en encourageant~~ par la fourniture en temps voulu et les changements nécessaires aux infrastructures aéroportuaires et d'approvisionnement en énergie, en tenant compte des circonstances nationales et du développement durable des États ;
- d) de reconnaître 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 ;

30. *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, 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, dans le cadre de séminaires régionaux ;
- b) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;
- c) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des SAF et LCAF 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 ;
- d) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés ~~aux SAF et aux~~ LCAF et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- e) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;
- f) continuer d'évaluer les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de SAF, de LCAF et 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 nationales ;

31. *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 ;

32. *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 —