



RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR LA FAISABILITÉ D'UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION INTERNATIONALE

Montréal, 19 – 22 juillet 2022

Point 2 : Moyens de mise en œuvre d'un objectif ambitieux mondial à long terme concernant l'aviation internationale

Point 4 : Conclusions et recommandations de la réunion

PLANS D'ACTION DES ÉTATS ET FEUILLES DE ROUTE (ÉLÉMENT CONSTITUTIF N° 4)

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

RÉSUMÉ

La présente note examine le rôle que jouent, pour atteindre un objectif ambitieux à long terme (LTAG), les plans d'action des États en matière de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale et les feuilles de route d'appui à la mise en œuvre et aux contributions des États, ainsi que les projets et partenariats mis en place par l'OACI avec les États et d'autres organisations internationales en vue de réduire les émissions de CO₂, sur la base de l'expérience acquise dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Aux termes de la résolution A40-18 de l'Assemblée (cf. HLM-LTAG-IP/1), les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI établissent les objectifs collectifs du secteur de l'aviation internationale sans attribuer aux États d'obligations particulières en matière d'objectifs de réduction des émissions. Les États membres peuvent contribuer à atteindre ces objectifs collectifs en planifiant et mettant en œuvre différents ensembles de mesures pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

1.2 À cet égard, aux paragraphes 10 à 13 de sa résolution A40-18, l'Assemblée encourage les États membres à soumettre des plans d'action volontaires exposant les grandes lignes de leurs politiques et mesures respectives ; ces plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus sur le plan de l'environnement suite aux mesures choisies et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique.

2. PLANS D'ACTION DES ÉTATS ET ASSISTANCE¹

2.1 Pour donner suite à la demande formulée par l'Assemblée dans la résolution A40-18, l'OACI continue de travailler de concert avec les États membres pour appuyer l'élaboration et l'actualisation des plans d'action des États visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Cette initiative est devenue un élément essentiel de la stratégie de l'Organisation en matière de renforcement des capacités et d'assistance pour aider les États membres à mettre en œuvre un large éventail de mesures d'atténuation des émissions de CO₂ choisies dans le panier de mesures de l'OACI.

2.2 Au 31 mai 2022, 129 États membres, représentant 98,08 % du trafic international en tonnes-kilomètres payantes (TKP), avaient volontairement soumis leurs plans d'action à l'OACI, ainsi que l'indique la Figure 1 ci-dessous. En tout, 52 États avaient soumis un plan d'action pour la première fois et 77 États l'avaient actualisé. En 2022, huit États ont soumis un plan d'action initial, le nombre le plus élevé depuis 2016, ce qui représente un signal clair de l'engagement des États membres envers l'initiative des plans d'action.

2.3 L'appendice contient des renseignements plus détaillés sur l'état des plans d'action nationaux communiqués, par région OACI.

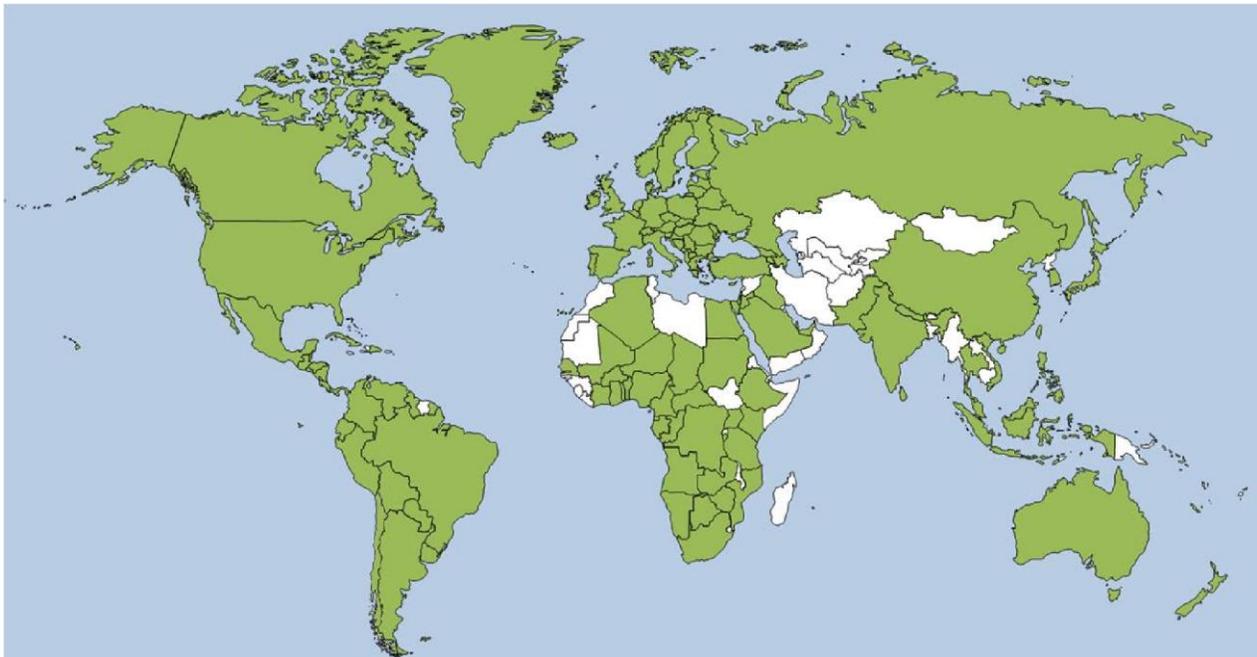


Figure 1- Carte des plans d'action des États communiqués à l'OACI (en vert)

2.4 Après avoir évalué les 129 plans d'action des États communiqués du point de vue des renseignements quantifiés, l'OACI a constaté ce qui suit :

– 100 États, représentant 68,31 % des TKP mondiaux, ont inclus dans leurs plans d'action des niveaux de référence et des niveaux d'émissions prévues quantifiés ;

¹ Site web de l'OACI sur les plans d'action des États : https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ClimateChange_ActionPlan.aspx

– 13 États, représentant 12,31 % des TKP mondiaux, ont présenté dans leurs plans d'action des renseignements partiellement quantifiés ;

– 16 États, représentant 17,46 % des TKP mondiaux, n'ont pas fourni dans leurs plans d'action des données ou des renseignements suffisants pour permettre une analyse quantifiée.

2.5 Le tableau 1 ci-dessous compare le nombre d'États ayant soumis des plans d'action comprenant des données, des données partielles ou n'ayant pas présenté de données, selon les évaluations effectuées en 2018 et 2022 respectivement. Les résultats indiquent que le nombre d'États membres qui incluent dans leurs plans d'action des données, en quantifiant les bénéfices des mesures d'atténuation choisies sur le plan de la réduction des émissions de CO₂, a augmenté de façon spectaculaire. Ces résultats montrent l'intérêt et l'engagement marqués des États membres en faveur de cette initiative, ainsi que l'incidence positive de l'assistance et des activités de renforcement des capacités de l'OACI.

Tableau 1 — Plans d'action des États quantifiés (nombre d'États)

Plans quantifiés	En novembre 2018 (nombre d'États)	Le 31 mai 2022 (nombre d'États)
Données	46	100
Données partielles	7	13
Aucune donnée	58	16

2.6 Le tableau 2 présente une ventilation du nombre d'États qui ont choisi des catégories différentes de mesures d'atténuation des émissions de CO₂ dans leurs plans d'action. En plus du tableau ci-dessous, 46 des 129 plans d'action nationaux comprennent des efforts en vue d'utiliser des énergies plus propres.

Tableau 2 — Mesures d'atténuation des émissions de CO₂ (nombre d'États)

Mesures d'atténuation	Le 31 mai 2022 (nombre d'États)
Technologie	99
Opérations	129
Carburants d'aviation durables	70

2.7 Bien que les plans d'action nationaux continuent d'être un outil essentiel qui permet aux États de communiquer leurs plans nationaux en matière d'action climatique relative à l'aviation internationale, ils constituent également pour l'OACI un outil important pour suivre les progrès réalisés dans la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux de l'ensemble des États membres (cf. HLM-LTAG-WP/8). Tandis que l'OACI travaille à la faisabilité de l'objectif LTAG depuis la 40^e session de l'Assemblée, plusieurs États ont récemment élaboré des stratégies et des plans plus concrets et à plus long terme pour réduire les émissions de carbone de l'aviation internationale, par le recours à des technologies novatrices, à de nouveaux modes opérationnels et à des carburants d'aviation durables.

2.8 L'Assemblée a encouragé les États qui avaient déjà soumis un plan d'action à partager les renseignements contenus dans ce plan et à établir des partenariats avec d'autres États n'ayant pas établi de plan d'action. Dans ce but, l'OACI a facilité l'établissement de partenariats de parrainage entre États, notamment en élaborant un projet d'accord de coopération qui offre un cadre type d'aide entre États. À ce jour, neuf partenariats ont été établis dans le cadre du programme de parrainage de l'OACI pour l'élaboration de plans d'action nationaux.

2.9 Pour faciliter les contributions volontaires des États en matière de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale et atteindre ainsi les objectifs ambitieux mondiaux collectifs de l'OACI, les mises à jour futures des plans d'action nationaux devraient mettre l'accent sur les plus récentes solutions novatrices disponibles et devraient aussi permettre aux États de mobiliser des sources possibles de financement. Avec l'appui des États, le Secrétariat compte mettre à jour le Doc 9988 de l'OACI, *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂*, pour favoriser l'élaboration de plans d'action des États plus robustes, quantifiés et tournés vers l'avenir, tout en fournissant un outil efficace pour faciliter le financement vert grâce aux bénéfices environnementaux entièrement quantifiés des plans d'action.

3. PROJETS D'ASSISTANCE OACI-UE²

3.1 Le Projet d'assistance OACI-Union européenne (UE) est une initiative environnementale fructueuse financée par l'Union européenne, qui a été mise en œuvre par l'OACI de 2014 à 2019. Le projet a fourni à 14 États bénéficiaires d'Afrique et des Caraïbes un appui dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'action nationaux et la mise en place de systèmes de surveillance des émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

3.2 Tous les États bénéficiaires ont élaboré et soumis des plans d'action entièrement quantifiés et mis sur pied avec les parties prenantes intéressées des équipes nationales pour en superviser la mise en œuvre. Un Système de données environnementales concernant l'aviation (AES) a été créé dans chaque État pour surveiller les émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, et des projets pilotes ont été mis en œuvre pour fournir de l'énergie solaire comme source d'alimentation des portes d'embarquement aux aéroports et réaliser des études de faisabilité de la production de carburants d'aviation durables.

3.3 Sur la base de ces fructueux partenariats, une deuxième phase du Projet d'assistance OACI-UE a été lancée pour la période de mise en œuvre 2020-2023, pour fournir à dix autres États bénéficiaires d'Afrique un soutien dans l'élaboration de leurs plans d'action nationaux. Dans le cadre de la phase 2 du projet, en juin 2022 tous les plans d'action avaient déjà été élaborés et une série d'initiatives avaient été mises sur pied, par exemple une session d'information à laquelle ont participé les Directeurs généraux de l'aviation civile des États bénéficiaires et un séminaire sur l'innovation, qui ont porté principalement sur les moyens de faciliter le développement et l'utilisation de carburants d'aviation durables.

4. PROJET D'ASSISTANCE OACI-PNUD³

4.1 Le Projet d'assistance OACI-Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), financé par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), est une autre initiative environnementale fructueuse réalisée entre 2015 et 2019. Dans le cadre des efforts de l'OACI pour fournir une assistance aux États en développement et aux petits États insulaires en développement (PEID) et

² Projet d'assistance OACI-UE : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Assistance.aspx>

³ Projet d'assistance OACI-PNUD: https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_UNDP.aspx

renforcer leur capacité de mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de l'aviation, quatre documents d'orientation ont été élaborés :

- orientations sur les carburants d'aviation durables ;
- orientations sur l'énergie renouvelable pour l'aviation ;
- orientations sur un cadre réglementaire et organisationnel pour la réduction des émissions de l'aviation ;
- orientations sur le financement de la réduction des émissions de l'aviation.

4.2 Le document d'orientation sur les carburants d'aviation durables fournit des renseignements sur les types de matières premières durables et les filières pertinentes, ainsi que sur les différents facteurs qui contribuent à la production de ces carburants. Il présente aussi une analyse coûts-avantages des différentes options en matière de carburants tenant compte des capacités et des circonstances nationales, et examine différents aspects : considérations relatives à la durabilité, politiques nécessaires au développement et à la production de carburants d'aviation durables, chaîne d'approvisionnement, stockage et utilisation de ces carburants, essais et certification, détermination des prix, rôles respectifs des gouvernements et de l'industrie, recherche et investissement nécessaires à la promotion du développement et de l'utilisation de ces carburants, études de cas et pratiques optimales.

4.3 Les orientations sur l'énergie renouvelable pour l'aviation fournissent aux États des renseignements sur la manière d'utiliser les énergies renouvelables pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation aux aéroports et dans leurs environs et sur la manière dont les projets d'utilisation d'énergies renouvelables aux aéroports peuvent aussi réduire la production de CO₂ de nombreuses activités consommatrices d'énergie aux aéroports autres que les activités aéronautiques. Le document d'orientation vise également à mieux faire comprendre l'utilisation de l'énergie dans les activités aéronautiques en décrivant le lien étroit qui existe entre le changement climatique et les politiques énergétiques et en faisant ressortir la nécessité de créer des synergies entre ces deux types de politiques pour en maximiser l'impact.

4.4 Les orientations sur le cadre réglementaire et organisationnel de réduction des émissions de l'aviation portent notamment sur les mesures que les États peuvent prendre pour intégrer un service environnemental dans leur administration afin d'atteindre des objectifs environnementaux liés à l'aviation. La valeur ajoutée du document d'orientation est d'identifier des politiques qui peuvent servir d'initiatives pilotes pour créer des capacités en matière de politique environnementale au sein des autorités de l'aviation civile.

4.5 Les orientations sur le financement de la réduction des émissions de l'aviation constituent une ressource précieuse pour les États qui recherchent un soutien financier, car elles répertorient les programmes de financement public pour l'atténuation des émissions de l'aviation. Une analyse des fonds disponibles indique qu'une quantité importante de ressources financières est orientée vers des programmes associés à l'atténuation des changements climatiques et que ces programmes sont étroitement liés au financement public en matière de climat offert par le truchement des Nations Unies, des banques multinationales de développement, des organisations non gouvernementales et de différents partenaires et parties prenantes privés.

5. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

5.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) prendre acte du fait que les plans d'action des États demeurent importants pour communiquer à l'OACI les plans nationaux en matière de mesures climatiques pour l'aviation internationale, tout en permettant à l'OACI de suivre les progrès réalisés pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'ensemble des États et de faciliter l'octroi d'assistance et de ressources financières dans les domaines identifiés dans les plans d'action, selon qu'il convient ;
- b) demander à l'OACI de faciliter la diffusion d'études et de meilleures pratiques, notamment en ce qui concerne les technologies novatrices et les sources d'énergie plus propres ainsi que des renseignements sur les sources de financement éventuelles des mesures de réduction des émissions de CO₂, en collaboration avec des institutions financières et d'autres organisations internationales concernées, et de fournir des orientations et autres mesures d'assistance pour la préparation et la mise en œuvre de plans d'action des États ;
- c) demander aux États d'actualiser et de présenter à l'OACI des plans d'action visant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, mettant en lumière leurs politiques, initiatives et feuilles de route respectives, tous les trois ans ;
- d) utiliser les renseignements exposés dans la présente note, en particulier en ce qui concerne les rôles des plans d'action des États et des projets d'assistance mis en œuvre par l'OACI en partenariat avec d'autres organisations, en vue de formuler d'éventuelles recommandations de la Réunion de haut niveau concernant le bloc constitutif n° 4 relatif au LTAG : *Plans d'action des États et feuilles de route*.

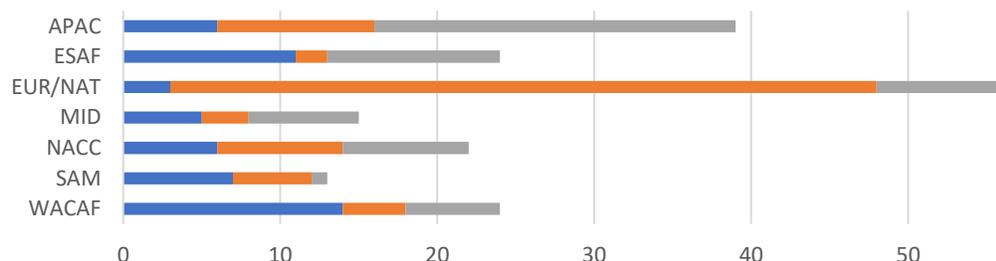
APPENDIX

STATUS OF STATE ACTION PLANS SUBMISSION

The table and chart below lists the State Action Plans submitted, by ICAO regions, as of 31 May 2022. For each region, it indicates the number of States that have submitted an Action Plan, the number of States that have submitted an Action Plan with data that could be aggregated, and the corresponding percentage of global international RTK, based on 2015 RTK data.

	WACAF	SAM	NACC	MID	EUR/NAT	ESAF	APAC	TOTAL
Total number of States accredited to each Regional Office	24	13	22	15	56	24	39	193
Number of States that submitted an Action Plan	18	12	14	8	48	13	16	129
Corresponding percentage of global international RTK	0.07%	2.94%	14.09%	13.98%	34.19%	1.51%	31.31%	98.08%

Action Plan Submissions by Region



	WACAF	SAM	NACC	MID	EUR/NAT	ESAF	APAC
States Submitted Once	14	7	6	5	3	11	6
States Updated	4	5	8	3	45	2	10
States left to submit	6	1	8	7	8	11	23

■ States Submitted Once ■ States Updated ■ States left to submit