



**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 3 : Moyens de suivre les progrès et prochaines étapes

Point 4 : Conclusions et recommandations de la réunion

MOYENS DE SUIVRE LES PROGRÈS (ÉLÉMENT CONSTITUTIF N° 6)

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

RÉSUMÉ

La présente note traite des moyens éventuels de suivre régulièrement les progrès accomplis en vue d'atteindre un objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG), notamment grâce au processus d'État des lieux de l'OACI, à une évaluation plus poussée des avantages et des coûts de la réduction des émissions de CO₂, et aux informations complémentaires provenant des plans d'action nationaux sur la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le cadre de l'examen d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale (LTAG), il importerait de mettre en place un processus et un mécanisme permettant de suivre les progrès réalisés pour atteindre le LTAG, une fois celui-ci établi.

1.2 La présente note résume les divers moyens actuels de collecte et d'échange de données et d'informations qui peuvent également contribuer à ce suivi des progrès en direction du LTAG, comme le processus d'État des lieux de l'OACI, les outils de suivi, l'initiative relative aux plans d'action des États et les exigences en matière de compte rendu des émissions de CO₂ au titre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

2. ÉTAT DES LIEUX DE L'OACI

2.1 Dans le cadre des travaux réalisés par l'OACI sur le LTAG, particulièrement en vue de la collecte de données et de l'échange d'informations sur les réductions des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation, les événements relatifs aux États des lieux 2020 et 2021 de l'OACI ont été organisés respectivement en septembre 2020¹ et en septembre 2021². Durant ces événements, les États, les responsables du secteur, les chercheurs et les innovateurs ont présenté leurs plans, solutions et politiques ambitieux en matière de réduction des émissions de carbone de l'aviation internationale, notamment les mesures liées à la technologie, aux opérations et aux carburants, ainsi que les dernières informations et découvertes scientifiques pertinentes pour l'aviation internationale. L'État des lieux 2021 prévoyait aussi six séminaires en ligne préalables à l'événement, qui se sont tenus de mars à août 2021 et portaient sur divers sujets spécifiques ayant trait aux technologies vertes et aux innovations.

2.2 Le Secrétariat de l'OACI continuera à faciliter le suivi des dernières technologies et innovations axées sur l'environnement pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation, notamment en poursuivant le processus d'État des lieux de l'OACI. Dans le cadre de ce processus et en réponse à la demande formulée par la deuxième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2) tenue en 2017 (cf. HLM-LTAG-IP/4), l'OACI prévoit de convoquer la troisième conférence (CAAF/3) en 2023, dans le but d'actualiser la Vision 2050 de l'OACI sur les carburants d'aviation durables de façon à y inclure une proportion quantifiée de ces carburants à utiliser d'ici 2050.

3. OUTILS DE SUIVI ET COALITION MONDIALE DE L'OACI

3.1 Par ailleurs, l'OACI a créé le site web des outils de suivi³, où sont actualisées toutes les informations les plus récentes sur les initiatives de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation dans trois domaines — technologie, opérations et carburants — ainsi que sur les initiatives visant à réduire à zéro les émissions nettes de carbone. Ces outils de suivi offrent une source unique, fréquemment actualisée, d'accès à l'ensemble des dernières innovations en matière de réduction des émissions de CO₂ dans l'aviation.

3.2 Les informations sur les projets des partenaires de la Coalition mondiale pour une aviation durable de l'OACI sont également actualisées et diffusées sur le site web⁴. La Coalition est un forum de parties prenantes qui vise à faciliter l'élaboration de nouvelles idées et à accélérer la mise en œuvre de solutions novatrices qui réduiront davantage les émissions de gaz à effet de serre (GES) à la source, au sol ou dans le ciel. Le Secrétariat de l'OACI a publié, en collaboration avec les partenaires de la Coalition, la première édition d'*Innovation Driving Sustainable Aviation*, qui donnait une vue d'ensemble des innovations présentées lors de l'État des lieux 2021 de l'OACI.

4. INITIATIVE DE L'OACI RELATIVE AUX PLANS D'ACTION DES ÉTATS

4.1 Comme l'indique la note de travail HLM-LTAG-WP/6, l'initiative de l'OACI relative aux plans d'action des États constitue un élément clé de la stratégie de renforcement des capacités et d'assistance

¹ Site web de l'État des lieux 2020 : <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2020/Pages/default.aspx>

² Site web de l'État des lieux 2021 : <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2021/Pages/default.aspx>

³ Site web des outils de suivi de l'OACI : [Initiatives relatives à la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation – Outil de suivi \(icao.int\)](https://www.icao.int/initiatives-relatives-a-la-reduction-des-emissions-de-co2-de-l-aviation-outil-de-suivi)

⁴ Coalition mondiale de l'OACI : <https://www.icao.int/environmental-protection/SAC/Pages/learn-more.aspx>

de l'Organisation pour aider les États membres à mettre en œuvre un large éventail de mesures de réduction des émissions de CO₂ choisies dans le panier de mesures de l'OACI.

4.2 Certes, les plans d'action des États continuent d'être un outil essentiel dont disposent les États pour faire connaître leurs plans nationaux d'action climatique dans le domaine de l'aviation internationale, mais ils servent aussi de vecteur important auquel l'OACI a recours pour suivre les progrès accomplis en vue d'atteindre les objectifs ambitieux mondiaux collectifs des États membres. Dans sa résolution A40-18, paragraphe 11, l'Assemblée invite les États à préparer et à mettre à jour des plans d'action en vue de les soumettre à l'OACI une fois tous les trois ans, afin que l'Organisation puisse compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux.

4.3 À cet égard, plusieurs États élaborent depuis un certain temps des stratégies et plans plus concrets et à plus long terme pour réduire les émissions de carbone provenant de l'aviation internationale, grâce à l'utilisation de nouvelles technologies et opérations novatrices et de carburants d'aviation durables.

5. **EXIGENCES EN MATIÈRE DE COMPTE RENDU DES ÉMISSIONS DE CO₂ AU TITRE DU CORSIA**

5.1 Depuis l'adoption du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) lors de la 39^e session de l'Assemblée en 2016, le Conseil de l'OACI élabore et actualise, avec l'appui de ses organes subsidiaires techniques, tous les éléments nécessaires du dispositif de mise en œuvre du CORSIA, à savoir : les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 16, volume IV ; les orientations du Doc 9501, *Manuel technique environnemental (ETM)*, volume IV ; et les éléments de mise en œuvre du CORSIA qui figurent dans divers documents de l'OACI directement mentionnés dans l'Annexe 16, volume IV.

5.2 Les SARP relatives au CORSIA qui figurent dans le volume IV de l'Annexe 16 sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2019, date de début de la surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions de CO₂ au titre du CORSIA. Conformément aux exigences en matière de MRV, les États ont déclaré plus de 97 % des émissions totales de CO₂ par le canal du registre central CORSIA pour 2019 (606 millions de tonnes de CO₂ au total) et 2020 (265 millions de tonnes de CO₂ en tout), ce qui témoigne de la détermination des États et des exploitants d'aéronefs à assurer la réussite de la mise en œuvre du CORSIA.

5.3 Parmi les éléments de mise en œuvre du CORSIA figurent les cinq documents de l'OACI relatifs aux carburants admissibles CORSIA [à savoir les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants d'aviation à faible teneur en carbone (LCAF)], qui contiennent notamment les valeurs par défaut des émissions pendant le cycle de vie et les méthodes de calcul des valeurs réelles des émissions durant le cycle de vie, ainsi que les critères de durabilité et l'admissibilité des programmes de certification de la durabilité (SCS). Ces documents de l'OACI ont été complétés et actualisés au besoin, dans le but de fournir une incitation et un moyen de réduire les exigences de compensation des émissions de CO₂ d'un exploitant d'aéronefs au titre du CORSIA, grâce à l'utilisation de carburants admissibles CORSIA.

6. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

6.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) mesurer l'importance de la mise en place de moyens pour suivre les progrès accomplis en vue d'atteindre un LTAG, en gardant à l'esprit les divers moyens actuels de collecte et d'échange des données et des informations, comme le processus d'État des lieux de l'OACI, les outils de suivi, l'initiative relative aux plans d'action des États et les exigences en matière de compte rendu des émissions de CO₂ au titre du CORSIA ;
- b) demander à l'OACI de suivre régulièrement les progrès accomplis dans la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures en vue de la réalisation d'un LTAG, notamment au moyen du processus d'État des lieux de l'Organisation sur les technologies, les innovations et les avancées scientifiques les plus récentes, d'une évaluation plus poussée des avantages et des incidences financières de la réduction des émissions de CO₂ pour l'aviation internationale et tous les pays, en particulier pour les pays en développement, et des informations tirées des plans d'action nationaux sur les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ;
- c) utiliser les informations figurant dans la présente note pour formuler d'éventuelles recommandations relatives à l'élément constitutif n° 6 du LTAG : *Moyens de suivre les progrès*, concernant les moyens de suivre les progrès en vue de la réalisation d'un LTAG.