



NOTE DE TRAVAIL

**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 1 : Scénarios de réduction des émissions de CO₂ et modalités relatives à un objectif ambitieux mondial à long terme concernant l'aviation internationale

**POINTS DE VUE SUR L'EXAMEN DE LA FAISABILITÉ D'UN OBJECTIF AMBITIEUX
MONDIAL À LONG TERME CONCERNANT L'AVIATION INTERNATIONALE**

(Note présentée par l'Arabie saoudite, l'Égypte, les Émirats arabes unis, le Koweït, Oman, le Qatar, le Soudan, et soutenue par l'Organisation arabe de l'aviation civile (ACAO))

RÉSUMÉ

La présente note de travail met en relief les points de vue des États membres de l'ACAO sur l'examen de la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, notamment les principes les plus importants devant être pris en compte dans la définition de cet objectif, et insiste sur les moyens potentiels les plus importants pour faciliter sa mise en œuvre.

Les principales questions examinées figurent au paragraphe 2 et des mesures sont proposées au paragraphe 3 à la présente réunion, pour examen.

1. INTRODUCTION

1.1 La 40^e session de l'Assemblée de l'OACI a « [d]emand[é] au Conseil de continuer à explorer la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme » (Résolution A40-18, paragraphe 9).

1.2 Répondant à cette demande de l'Assemblée, le Conseil de l'OACI a chargé le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de fournir l'appui technique nécessaire à l'examen de la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂

de l'aviation internationale, notamment des options et des feuilles de route pour leur réalisation, pour l'examen par le Conseil conformément à la Résolution A40-18, notamment au paragraphe 9.

1.3 L'équipe spéciale du CAEP sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG-TG) a été créée en vue d'entreprendre : a) la collecte de données auprès de sources internes et externes de manière transparente et inclusive ; b) l'élaboration de scénarios sectoriels combinés en matière de technologie d'aéronefs, de carburants et d'exploitation, fondés sur la collecte de données ; et c) l'analyse finale des scénarios, y compris de possibles options et une feuille de route de mise en œuvre pour un LTAG. Ses conclusions seraient soumises au Conseil de l'OACI, qui à son tour formulerait une recommandation à l'endroit de la 41^e Assemblée de l'OACI prévue en 2022.

1.4 Les auteurs de la présente note de travail remercient le LTAG-TG pour les travaux importants qu'il a entrepris au cours des deux dernières années. Son rapport exhaustif est remarquable et représente une étape importante. En outre, le rapport est disponible et publié officiellement sur le site web public de l'OACI.

1.5 L'industrie aéronautique mondiale a subi de plein fouet les répercussions de la pandémie de COVID-19 qui a perturbé les opérations du secteur et entraîné la fermeture d'aéroports, la suspension des vols consécutive à la fermeture des frontières et aux restrictions de voyages. Ces effets ont alourdi l'endettement des compagnies aériennes, des aéroports, avec des répercussions négatives sur le secteur. Cela souligne l'importance du repositionnement du secteur pour un rétablissement rapide des effets de la pandémie. L'amendement des SARP de l'OACI devrait soutenir cette croissance.

2. PRINCIPALES QUESTIONS EXAMINÉES

2.1 Carburants d'aviation : carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), carburants d'aviation durables (SAF), et autres carburants prometteurs

2.1.1 *Les LCAF*

2.1.1.1 Les technologies appuyant la production de LCAF sont bien connues, notamment l'électricité à faible émission de carbone, la capture et le stockage du carbone (CCS), l'hydrogène renouvelable et à faible émission de carbone. Plusieurs d'entre elles sont déjà pleinement disponibles, sans oublier les meilleures pratiques de diminution du rejet, du torchage, et des émissions fugaces, notamment le méthane (bien connu pour être plus de 25 fois plus puissant que le dioxyde de carbone pour la rétention de la chaleur dans l'atmosphère), qui peuvent aussi être mises en œuvre immédiatement.

2.1.1.2 Nous sommes par conséquent très confiants que les LCAF deviendront disponibles sur le marché bien avant 2030 grâce à une forte augmentation de la production. Ce qui va non seulement soutenir une évolution à court terme vers la réduction des émissions de GES du secteur de l'aviation, mais débouchera aussi sur la commercialisation de volumes croissants de SAF à mélanger avec le carburéacteur classique. Mélanger les LCAF et les SAF semble être le meilleur moyen de réduire considérablement les émissions de carbone qu'il faudra lors du déploiement par phases de l'industrie de production des SAF.

2.1.2 *Les SAF*

2.1.2.1 Les carburants d'aviation durables sont un élément important dans la réalisation d'un éventuel objectif ambitieux à long terme. Toutefois, de nombreux obstacles freinent sa production/son

développement, et les États sont encore à la phase préliminaire de l'examen de la faisabilité de la production des SAF à des coûts plus élevés.

2.1.2.2 Le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF) est une importante initiative qui devrait être étendue afin de couvrir les autres carburants d'aviation. Elle doit fournir à tous les États membres les moyens nécessaires en renforçant leurs capacités, en leur apportant un appui financier et le transfert des technologies.

2.1.2.3 Certaines technologies considérées comme ayant le plus d'impact sur la réduction des GES, à savoir les carburants produits à partir du CO₂ atmosphérique ou l'utilisation de l'hydrogène cryogénique, nécessitent encore d'importants développements, et leur pertinence technique et de la viabilité économique de leur déploiement doivent être établies.

2.2 L'objectif ambitieux à long terme

2.2.1 Le rapport sur un objectif ambitieux à long terme (LTAG) est une réalisation remarquable ; elle a examiné la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme susceptible de réduire les émissions de l'aviation internationale. Toutefois, il est très important de souligner que (l'OACI) s'efforce de trouver un accord entre ses États membres sur un LTAG. Ce faisant, il faut impérativement tenir compte des principes suivants :

- a) Le principe des responsabilités communes, mais différenciées et des capacités respectives, les circonstances particulières et les capacités respectives, et les principes de non discrimination et de possibilités égales et équitables.
- b) Le Protocole de Kyoto à la CCNUCC, appelle les pays développés (Parties visées à l'Annexe I) à chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans les transports aériens » (aviation internationale) en passant par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (article 2, alinéa 2).
- c) Le degré d'ambition de chaque objectif devra être associé à un niveau équivalent de moyens de mise en œuvre fournis aux pays en développement par les pays développés et l'OACI, y compris :
 - 1) des programmes de renforcement des capacités bien structurés ;
 - 2) des programmes d'assistance technique et de coopération ;
 - 3) le transfert pertinent des technologies accompagné d'un processus de suivi rigoureux ;
 - 4) des financements.

2.2.2 *Faisabilité technique du LTAG*

2.2.2.1 Le rapport du LTAG-TG du CAEP présente trois scénarios intégrés ; scénario bas (IS1), le scénario moyen (IS2) et le scénario le plus ambitieux (IS3) pour la réflexion sur un LTAG. Les trois scénarios IS1, IS2, IS3 sont des scénarios de réduction des émissions de carbone de l'ordre de 39 %, 68 %, et 87 %, respectivement. Aucun de ces trois scénarios pour la définition d'un LTAG ne permet d'atteindre des émissions de CO₂ égales à zéro à travers le recours à des mesures sectorielles (à savoir la technologie, l'exploitation, et les carburants). Les coûts et les investissements associés à ces scénarios sont largement déterminés par les carburants (par ex., les SAF) et nécessiteront aussi d'importants investissements de la part des gouvernements et de l'industrie. Les investissements à effectuer par les États s'élèveraient à entre 15 et 180 milliards de dollars US pour le scénario bas, et à entre 75 et 870 milliards de dollars US pour le scénario moyen et le scénario le plus ambitieux. Le surcoût lié au carburant pour les compagnies aériennes (prix de vente minimum des carburants moins le prix du carburéacteur classique) sera de 1100 milliards de dollars US pour le scénario bas, 2700 milliards pour le scénario moyen, 4000 milliards pour le scénario le plus ambitieux.

2.2.2.2 Le rapport du CAEP n'a pas effectué d'évaluation quantitative ou qualitative de l'incidence d'un LTAG sur les pays en développement. L'analyse par région a été très limitée à cause du manque de données.

2.2.2.3 La portée du rapport sur un LTAG est limitée aux mesures sectorielles.

2.2.3 *Le degré d'ambition d'un objectif*

2.2.3.1 Il faut qu'un LTAG soit réalisable, pratique, pragmatique, et réaliste. Il doit aussi tenir compte du fait que l'atteinte d'un éventuel objectif convenu par le secteur de l'aviation des pays en développement prendra plus de temps.

3. **SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU**

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note du contenu de la présente note de travail ;
- b) envisager un examen approfondi de l'impact économique d'un éventuel LTAG convenu, y compris les investissements nécessaires et les coûts associés aux différents scénarios LTAG;
- c) convenir des principes qui seront pris en compte une fois qu'un LTAG aura été fixé pour l'aviation internationale suivant la description faite au paragraphe 2.2.1 ci-dessous ;
- d) accepter de limiter les discussions et une éventuelle décision sur le LTAG aux mesures sectorielles
- e) reconnaître les efforts déployés par la région pour la production et l'utilisation de nouveaux carburants, y compris les LCAF, les SAF, et les carburants prometteurs en tant que mesure efficace de réduction des émissions de l'aviation internationale.