



**NOTE DE TRAVAIL**

**RÉUNION DE HAUT NIVEAU  
SUR LA FAISABILITÉ D'UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME  
CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE L'AVIATION  
INTERNATIONALE (HLM-LTAG)**

**Montréal, 19 – 22 juillet 2022**

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

**DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES ET LES OUTILS NÉCESSAIRES À LA MISE EN  
ŒUVRE DES MESURES OPÉRATIONNELLES DU LTAG**

(Note présentée par le Chili)

**RÉSUMÉ**

Ce document traite de la nécessité pour l'OACI d'aider les États à créer les compétences et les outils nécessaires pour mettre en œuvre les mesures opérationnelles proposées dans le *Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale* et quantifier les opérations aériennes, avec l'objectif clair de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Lors de la 40<sup>e</sup> assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2019, le Conseil de l'OACI a été prié d'étudier la possibilité d'établir un objectif climatique ambitieux à long terme pour l'aviation civile internationale (LTAG)<sup>2</sup>.

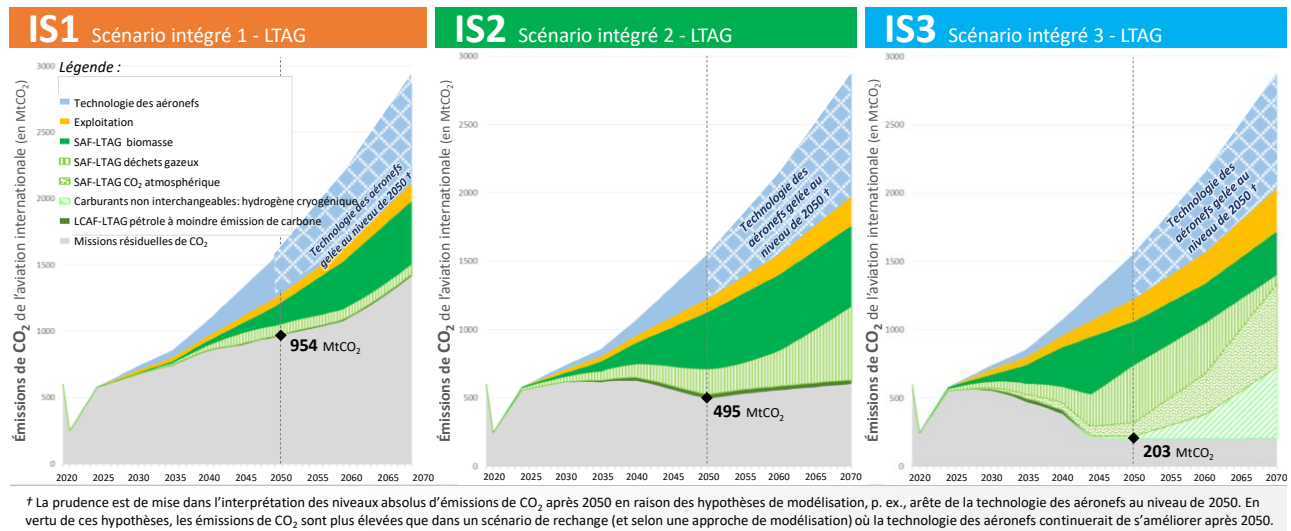
1.2 En conséquence, en février 2022, la 12<sup>e</sup> réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/12) de l'OACI a approuvé un rapport technique sur la faisabilité d'un LTAG qui décrit une réduction possible des émissions de CO<sub>2</sub> comprise entre 4 et 11 pour cent au moyen de mesures opérationnelles, sur la base des hypothèses qui y sont définies.

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par le Chili.

<sup>2</sup> Résolution A40-18 de l'Assemblée de l'OACI, paragraphe 9, 2019, <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>.

## 2. CONTEXTE

2.1 Ces hypothèses donnent lieu aux trois scénarios d'émissions de CO<sub>2</sub> décrits dans le graphique ci-dessous, tiré du *Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale* :



2.2 Dans ce contexte, en ce qui concerne la gestion des opérations présentée dans la figure 1 ci-dessus, isolément des autres variables, et compte tenu d'autres facteurs tels que les technologies et les carburants d'aviation durables (SAF), il existe un besoin évident d'assistance de la part de l'OACI sous la forme d'ateliers, de cours de formation et de conseils en matière de vérification et de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale.

2.3 Comme indiqué précédemment, l'État du Chili considère ces activités de renforcement des capacités comme une priorité et une étape préliminaire à la mise en œuvre des mesures opérationnelles énoncées dans le rapport du sous-groupe des opérations dans l'appendice M4 du rapport de faisabilité<sup>3</sup>, en particulier pour optimiser la conception de l'espace aérien à l'aide des mesures opérationnelles déterminées au paragraphe 2.5.

2.4 S'il existe actuellement différents modèles pour calculer les émissions atmosphériques de l'aviation civile, utilisés principalement par les pays en développement qui ne disposent pas de leurs propres modèles pour évaluer leurs véritables émissions locales, ces modèles utilisent la méthodologie de l'OACI. Les données nécessaires à l'estimation de la consommation de carburant de l'aviation civile et de la masse des avions pour toutes les phases de vol sont sensibles, confidentielles et parfois indisponibles. Or, ces données sont un préalable essentiel pour obtenir les estimations pertinentes de la consommation de carburant et des émissions.

2.5 Pour créer un modèle de calcul des émissions, il faut disposer des données et des compétences nécessaires à l'analyse minutieuse des informations : les interactions des différents gaz émis

<sup>3</sup> Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale, Annexe M4 Operations Sub-group Report, mars 2022.

dans l’atmosphère, les altitudes auxquelles ils sont émis, les performances des avions, les conditions météorologiques et orographiques, pour ne citer que quelques variables.

2.6 Pour gérer correctement la réduction des émissions, des informations actualisées sont nécessaires pour mesurer l’efficacité des améliorations opérationnelles présentées à l’annexe M4 - *Exploitation* du rapport de faisabilité. Cela permet aux États de prendre les mesures nécessaires en toute connaissance de cause et d’estimer le bénéfice réel des mesures adoptées, contribuant ainsi comme prévu à l’objectif ambitieux à long terme de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans l’aviation civile internationale.

2.7 En tant qu’acteur important de la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l’aviation civile, l’OACI aide les États en développement à renforcer leurs capacités technologiques et humaines pour quantifier les émissions atmosphériques afin de décider des mesures opérationnelles proposées dans les différentes catégories. Cela augmenterait les avantages des réductions d’émissions.

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

3.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) examiner ce document de travail et sa proposition ;
- b) envisager le développement d’éléments technologiques ainsi que les compétences (connaissances) nécessaires pour analyser les données obtenues sur les réductions d’émissions grâce à des mesures opérationnelles ;
- c) préconiser une analyse des réductions d’émissions de CO<sub>2</sub>, et créer des indicateurs de performance, pour chaque mesure opérationnelle individuelle ;
- d) demander instamment à l’OACI de mettre au point des outils technologiques et de créer des connaissances pour donner la priorité aux mesures opérationnelles qui présentent le plus d’avantages pour l’environnement ;
- e) demander instamment à l’OACI d’aider les États en développement à mettre en œuvre les mesures opérationnelles identifiées pour le meilleur impact environnemental.