



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

APPROCHE GLOBALE AFIN D'ATTÉNUER LES INCIDENCES DE L'AVIATION INTERNATIONALE SUR LE CLIMAT

(Note présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Europe souligne l'importance d'atténuer des incidences de l'aviation internationale sur le climat et appuie résolument les efforts permanents de l'OACI pour traiter cette question. En outre, l'Europe appelle tous les États et toutes les régions à adopter une approche globale afin d'atteindre les objectifs internationaux de réduction des émissions de CO₂ dans l'aviation internationale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à convenir de l'établissement d'un objectif mondial à long terme pour la réduction des émissions de l'aviation internationale, en vue de son adoption à l'Assemblée de 2016 ;
- b) à continuer d'accorder la priorité aux travaux sur une norme rigoureuse sur les émissions de CO₂ des aéronefs ;
- c) à encourager l'OACI, dans le contexte des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), afin de continuer à promouvoir et appuyer la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles ayant des avantages en matière d'environnement ;
- d) à appuyer le rôle permanent de l'OACI en matière de carburants alternatifs durables tel qu'exposé au § 3.4.3 ;
- e) à convenir de l'application d'une mesure mondiale fondée sur le marché (MBM) d'ici 2020 ;
- f) à adopter un programme de travaux et un calendrier pour achever la conception d'une MBM mondiale, notamment un ensemble de tâches afin de produire les éléments techniques clés pour approbation à la 39^e Assemblée de l'OACI ;
- g) à s'employer à l'établissement d'un cadre de facilitation des MBM mises en œuvre par des États ou groupes d'États, en attendant l'entrée en vigueur de la MBM mondiale ;
- h) à appuyer les travaux de l'OACI visant à comprendre les incidences des changements climatiques sur l'aviation internationale ;
- i) à appuyer l'élaboration plus avant des plans d'action nationaux et la communication annuelle des émissions de CO₂ afin que l'OACI puisse suivre les progrès réalisés pour atteindre les objectifs convenus.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C – <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien</i>
<i>Incidences financières :</i>	La majorité des activités de l'OACI mentionnées seront couvertes par le budget ordinaire de l'Organisation.
<i>Références :</i>	Résolution A37-19 de l'Assemblée de l'OACI, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques.</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les incidences de l'aviation sur le climat demeurent une importante question de politique publique pour tous les États. Selon la dernière évaluation en date des tendances en matière d'émissions du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI, les émissions de CO₂ de l'aviation internationale devraient augmenter d'un facteur entre 4 et 6 d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2010, même en supposant de nouvelles améliorations au plan de la technologie et des opérations aériennes. Afin de limiter le risque de changements climatiques dangereux, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) reconnaît que, à l'échelle de la planète, les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre de 1990 devraient être réduits de moitié d'ici 2050 afin de prévenir une augmentation moyenne de la température mondiale de plus de 2° C au-dessus des niveaux industriels. Il faut donc entreprendre de porter remède à la croissance annoncée des émissions de l'aviation internationale si l'on veut que l'aviation apporte sa juste contribution à la réalisation des objectifs mondiaux en matière de changements climatiques.

2. OBJECTIFS

2.1 Il faut réduire considérablement les émissions d'ici 2050 si l'on veut atteindre l'objectif des 2° C. Par conséquent, l'OACI devrait en priorité établir un objectif global à long terme pour réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, pour adoption à l'Assemblée de 2016. En outre, les travaux sur les incidences hors CO₂ de l'aviation sur le climat, qui demeurent une grande préoccupation scientifique, devraient se poursuivre. L'OACI devrait continuer de coopérer avec la CCNUCC et le GIEC en ce qui concerne ces incidences.

3. UNE APPROCHE GLOBALE DE L'ATTÉNUATION

3.1 Il est généralement admis que pour s'attaquer aux incidences de l'aviation sur le climat, un large éventail de mesures politiques, dans le cadre d'une « approche globale », doivent être appliquées. Les travaux récents de l'OACI ont démontré qu'outre les améliorations technologiques et opérationnelles des aéronefs, d'autres mesures seront nécessaires pour atteindre les objectifs ambitieux. Selon les travaux du CAEP, les carburants alternatifs pourraient combler à long terme les lacunes qui demeurent. Il faudra également recourir à des mesures supplémentaires, comme les mesures basées sur le marché (MBM), pour satisfaire aux objectifs OACI de réduction des émissions. Cette analyse est partagée par l'industrie et les organisations de la société civile.

3.2 Réduction à la source

3.2.1 La réduction à la source est décisive pour atténuer les émissions de l'aviation. Les réalisations de l'industrie en matière d'amélioration du rendement du carburant sont importantes, mais insuffisantes pour contrebalancer la croissance continue des émissions en raison de l'augmentation de la demande de voyages aériens. L'Europe accorde une haute priorité à l'élaboration de nouvelles technologies pour réduire les émissions de l'aviation, comme le prouvent ses investissements dans le programme de recherche « Ciel propre ». L'Europe participe pleinement aussi aux travaux du CAEP aux fins de l'élaboration d'une norme rigoureuse sur les émissions de CO₂ de l'aviation et les appuie, et elle accueille favorablement les progrès réalisés jusqu'à présent sur une courte période de temps. Ces travaux devraient continuer à être une haute priorité.

3.3 Mesures opérationnelles

3.3.1 Les améliorations opérationnelles permanentes sont importantes à la réalisation des objectifs de l'OACI en matière de rendement du carburant. En Europe, un programme de grande ampleur est en cours au titre du Programme de recherche ATM dans le cadre du Ciel unique européen (SESAR). L'un des objectifs principaux de SESAR est le passage à des opérations fondées sur les performances, l'intention étant que chaque aéronef suive un itinéraire optimal, ce qui contribuera à l'objectif européen d'une réduction de 10 pour cent des émissions de CO₂ par vol en appuyant la mise en œuvre de technologies plus rentables en carburant et de procédures de gestion du trafic aérien.

3.3.2 L'OACI facilite actuellement l'amélioration des mesures opérationnelles par le biais des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). L'Europe appuie pleinement ces travaux et participe activement à l'évaluation de l'OACI des avantages potentiels pour l'environnement. L'Europe a présenté séparément à l'Assemblée ses recommandations pour faciliter la réalisation opportune des améliorations³ de l'ASBU. L'OACI devrait continuer de favoriser et fournir des orientations de mise en œuvre aux fins d'autres améliorations opérationnelles favorables à l'environnement.

3.4 Carburants alternatifs durables

3.4.1 Des carburants alternatifs durables avec des émissions plus faibles durant le cycle de vie devraient contribuer à réduire les émissions nettes de CO₂ de l'aviation durant le cycle de vie, mais il n'est pas encore possible de connaître l'étendue de cette contribution. Le prix des carburants alternatifs est à l'heure actuelle sensiblement plus élevé que celui des carburateurs conventionnels et la disponibilité d'une biomasse durable pour l'aviation est limitée, d'où des incertitudes quant à un marché potentiel à long terme. En outre, les critères de durabilité et les systèmes de certification existants ne prennent pas encore en considération tous les aspects des carburants d'aviation alternatifs en matière de durabilité. Il faut en particulier examiner les incidences indirectes, comme les changements d'affectation des terres qu'entraîne la production de biomasse, et l'effet sur le marché d'alimentation mondial.

3.4.2 La recherche sur les biocarburants pour l'aviation en Europe est définie comme un domaine clé du projet « Flightpath 2050 » de recherche en aéronautique. Parmi les initiatives européennes en cours figurent le projet EC ITAKA et l'initiative « European Advanced Biofuels Flightpath 2020 ». Cette dernière vise à atteindre une production annuelle de deux millions de tonnes de biocarburants pour

³ Voir A38-WP/79, TE/14 –*Priorités du programme des travaux*, et A38-WP/81, TE/16 –*Plan mondial de navigation aérienne (GANP)*.

l'aviation produites de manière durable d'ici 2020, soit environ 1 pour cent de la consommation prévue de kérosène par l'aviation internationale cette année-là.

3.4.3 L'OACI a un rôle à jouer concernant les carburants alternatifs durables, en particulier en réunissant les renseignements, en encourageant l'application de critères de durabilité bien conçus, en facilitant la convergence des politiques sur les mécanismes afin d'assurer la durabilité des carburants, en rendant compte des avantages pour ce qui est émissions de GES durant le cycle de vie, et en participant aux forums internationaux sur les carburants alternatifs.

3.5 Mesures basées sur le marché

3.5.1 Les mesures basées sur le marché (MBM) sont essentielles si l'on veut que l'aviation internationale atténue ses émissions d'une manière économique. Les autres mesures disponibles, même prises ensemble, ne sont pas capables de produire le niveau de réduction d'émissions nécessaire dans une période de temps suffisamment courte et aux moindres frais.

3.5.2 Des progrès ont été faits dans ce domaine, depuis que l'Assemblée de 2001 de l'OACI a reconnu que les MBM sont des moyens avantageux d'atténuer les émissions de l'aviation, et depuis que le Conseil de l'OACI (C-197) a reconnu que les MBM mondiales sont techniquement réalisables. L'appui en vue de l'adoption d'une MBM mondiale par l'industrie de l'aviation à l'échelle mondiale et par les organisations de la société civile sont également des faits nouveaux très bien accueillis.

3.5.3 L'Assemblée devrait convenir de la mise en œuvre d'une MBM mondiale en vue de son application d'ici 2020, et donc adopter un programme de travaux et un calendrier afin d'achever la conception de la MBM mondiale à la 38^e Assemblée de l'OACI. Ce programme de travaux devrait consister en un ensemble de tâches afin de produire les principaux éléments techniques pour adoption à la 39^e Assemblée de l'OACI, en 2016, notamment des moyens pour prendre en compte les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, de manière non discriminatoire entre les exploitants d'aéronefs et de manière à minimiser les risques de distorsion du marché.

3.5.4 Durant la période précédant la mise en œuvre d'une MBM mondiale, les MBM nationales et régionales peuvent faire des réductions économiques des émissions. L'Europe voit de l'intérêt à établir un cadre favorable pour les MBM, comme il est stipulé dans la résolution A37-19 l'Assemblée.

4. ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

4.1 Les incidences des changements climatiques présentent également un risque opérationnel et financier au secteur mondial de l'aviation lui-même. L'Europe appuie pleinement les travaux permanents du Groupe sur les incidences et la science de l'OACI pour mieux comprendre ce risque et comment y répondre, et pour diffuser les renseignements en conséquence.

5. PLANS D'ACTION NATIONAUX

5.1 Les encouragements donnés aux États par la Résolution A37-19 de l'OACI pour présenter à l'OACI les plans d'actions nationaux décrivant les grandes lignes de leurs politiques et des mesures prises ont été bien accueillis. Trente-six États européens ont communiqué un plan d'action, quoique 9 d'entre eux soient au-dessous du seuil pour le faire.

5.2 La création de partenariats entre les États pour l'élaboration des plans d'action, comme ceux constitués entre plusieurs États de la CEAC, devrait être appuyée. Des efforts spéciaux devraient être faits afin de mobiliser un soutien financier et technique pour les pays en développement souhaitant élaborer des plans d'action. Le processus de communication devrait rester simple, pour permettre à un plus grand nombre d'États d'élaborer des plans d'action.

5.3 Des améliorations sont nécessaires en ce qui concerne les comptes rendus d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant des États, afin de mieux évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs mondiaux, de préférence en utilisant des données et méthodes déjà disponibles, notamment celles qui sont communiquées à d'autres entités comme la CCNUCC. À ce stade, la prévision de l'effet des mesures de réduction des émissions devrait rester optionnelle.

6. CONCLUSION

6.1 L'Europe est pleinement résolue à faire avancer la question de l'aviation internationale et des changements climatiques à la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI. Cette question est le principal défi stratégique à long terme qui se pose au secteur, et des solutions s'imposent. Les mesures opérationnelles et techniques, les mesures nationales ou régionales, à elles seules, ne seront pas suffisantes : une approche *globale* comprenant des mesures basées sur le marché est indispensable. Cette vue est également partagée par l'industrie de l'aviation, et l'OACI devrait avoir un rôle central à jouer dans l'élaboration de cette approche globale. L'Europe souhaite voir se concrétiser à cette Assemblée un accord sur une action internationale déterminante, et œuvrer de concert avec ses partenaires internationaux pour y parvenir.