



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation

Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)

POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR LE PANIER DE MESURES ET L'OBJECTIF À LONG TERME

(Note présentée par le Conseil international des aéroports [ACI], la Civil Air Navigation Services Organisation [CANSO], l'Association du transport aérien international [IATA], le Conseil international de l'aviation d'affaires [IBAC] et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales [ICCAIA] coordonnés par le Groupe d'action sur les transports aériens [ATAG])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'industrie est déterminée à réduire ses émissions au moyen de la technologie, des carburants d'aviation durables, de mesures opérationnelles et de meilleures infrastructures. La présente note de travail expose les efforts de l'industrie pour dépasser son objectif à court terme d'action climatique et présente le point de vue de l'industrie selon lequel le Conseil devrait déterminer un objectif à long terme pour l'aviation civile internationale, qui serait adopté lors de la 41^e Session de l'Assemblée de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est priée de :

- reconnaître les efforts consentis par l'industrie pour dépasser son objectif à court terme d'action climatique consistant à améliorer de 1,5 % par année en moyenne son efficacité énergétique ;
- reconnaître l'engagement de l'industrie envers une croissance neutre en carbone à compter de 2020 au moyen d'une gamme de mesures de réduction des émissions, avec le soutien du CORSIA ; et
- demander au Conseil de déterminer, avec le plein soutien et la collaboration de l'industrie, un objectif climatique à long terme pour l'aviation civile internationale qui serait adopté lors de la 41^e session de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique : Protection de l'environnement
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

1. ENGAGEMENT DE L'AVIATION EN VUE DE RÉDUIRE SON IMPACT SUR LE CLIMAT

1.1 En 2009, l'industrie de l'aviation civile a fixé trois objectifs pour réduire son impact sur le climat : une amélioration à court terme de son efficacité énergétique de l'ordre de 1,5 % par année ; un objectif à moyen terme de plafonnement des émissions nettes de CO₂ par la croissance neutre en carbone à compter de 2020 ; et un objectif à long terme de réduire de moitié les émissions nettes de CO₂ de l'aviation d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005. Nous soulignons que lors de la 75^e Assemblée générale annuelle de l'IATA tenue à Séoul du 1^{er} au 3 juin 2019, les compagnies aériennes membres de l'IATA ont adopté par une majorité écrasante une résolution sur la mise en œuvre du CORSIA qui réaffirmait ces engagements globaux.²

1.2 Grâce aux nouvelles technologies, à des méthodes d'exploitation plus efficaces et à l'amélioration des infrastructures, l'industrie dépasse son objectif climatique à court terme, les analyses actuelles faisant état d'une amélioration de 2,3 % selon une moyenne mobile, soit une amélioration de l'efficacité énergétique de 17,3 % depuis 2009³.

1.3 L'industrie entreprend actuellement une analyse exhaustive des voies potentielles vers son objectif à long terme, se joignant à l'action indispensable de l'ensemble de l'économie mentionnée dans l'Accord de Paris et les analyses du GIEC. Cela permettra de déterminer comment le secteur de l'aviation peut réaliser des réductions importantes des émissions de CO₂ en déployant de nouvelles technologies, des éléments opérationnels, des infrastructures améliorées et des carburants d'aviation durables (SAF) d'ici 2050 et au-delà.

1.4 En 2010, la 37^e Session de l'Assemblée de l'OACI a adopté les objectifs suivants pour l'aviation : amélioration globale de l'efficacité énergétique de 2 % par année en moyenne jusqu'à 2020 ; objectif ambitieux d'amélioration globale de l'efficacité énergétique de 2 % par année de 2021 à 2050 ; et objectif collectif ambitieux à moyen terme de maintenir les émissions mondiales de CO₂ de l'aviation internationale au niveau de 2020 par la croissance neutre en carbone.

1.5 L'industrie s'est montrée extraordinairement innovatrice au cours de ses années au service de la connectivité mondiale. Elle a conquis les cieux grâce à l'innovation technologique et elle peut tout autant maîtriser son impact sur le climat.

1.6 L'industrie se prépare maintenant à une transition énergétique qui la fera passer des carburants fossiles à des carburants d'aviation durables, produits à partir de diverses sources, dont les déchets, la biomasse durable et les options synthétiques. La production de SAF en quantité et à un prix permettant l'adoption généralisée par les compagnies aériennes pourrait changer la donne en termes d'émissions de CO₂ de l'aviation. Ce sera un facteur majeur dans la poursuite de l'objectif de l'industrie pour 2050.

2. TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

2.1 Tandis que le secteur de l'aviation explore les possibilités de propulsion électrique et hybride qui pourraient apparaître à moyen ou long terme, la transition vers les SAF entraînera des réductions importantes de CO₂ et elle constitue un élément essentiel de notre panier de mesures pour les vols moyen-courriers et long-courriers. Plusieurs possibilités de production de SAF bénéfiques pour tous s'offrent, mais l'enjeu clé consiste maintenant à augmenter considérablement la production, ce qui aidera

² <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/resolution-corsia-agm-2019.pdf>

³ Fiche d'information de l'ATAG, 2019

à réduire les coûts de ces carburants. Le soutien gouvernemental sera essentiel au succès de cette transition.

2.2 Tout SAF utilisé dans le secteur de l'aviation doit satisfaire des critères de durabilité reconnus mondialement, afin d'offrir l'assurance qu'il ne nuit pas à la biodiversité, à l'utilisation des sols, aux systèmes de production des aliments et de l'eau ou aux populations locales. L'industrie appuie l'adoption d'un ensemble élargi de critères de durabilité pour les SAF comptabilisés dans le cadre du CORSIA. Elle appuie aussi le travail continu de l'OACI pour compléter les exigences de base déjà adoptées par le Conseil de l'OACI. Une approche de la durabilité harmonisée à l'échelle mondiale assurera la clarté qui permettra d'éliminer les obstacles à l'essor des SAF et de soutenir les investissements dans ce nouveau secteur essentiel.

3. CONTRIBUTION DE L'INDUSTRIE AU PANIER DE MESURES

3.1 Les fabricants sont déterminés à contribuer pleinement à l'objectif à long terme de l'industrie et ils ont concouru de façon impressionnante aux améliorations déjà réalisées depuis que l'industrie a annoncé ses objectifs climatiques, notamment par l'introduction de nouvelles technologies d'aéronefs qui produisent des gains d'efficacité énergétique de 15 à 25 % par rapport à la technologie remplacée. Par conséquent, de nos jours, un nouvel aéronef à un couloir consomme environ deux litres de carburant par siège pour 100 kilomètres.

3.2 Les fabricants continuent d'accorder la priorité à la performance environnementale et actuellement, ils consacrent annuellement 15 milliards \$, à l'échelle mondiale, à la recherche en efficacité, à la technologie et à la mise au point d'aéronefs, de moteurs et de systèmes, notamment en vue de la propulsion électrique, des systèmes hybrides électriques, des nouvelles énergies, de la numérisation et des matériaux légers qui ont le potentiel d'ajouter aux résultats inspirants déjà réalisés.

3.3 Les avancées technologiques mettront du temps à atteindre l'ensemble de la flotte. Par conséquent, il est important que l'OACI reconnaisse l'importance des autres éléments du panier de mesures pour la réduction des émissions de l'aviation.

3.4 Les États de l'OACI devront jouer un rôle crucial dans ce parcours, et continuer d'assumer leur rôle important à l'égard de la définition de normes mondiales.

3.5 Les compagnies aériennes réalisent d'importantes améliorations sur le plan opérationnel. Les mesures opérationnelles comprennent les réductions de poids de la flotte actuelle, qui permettent que les aéronefs consomment moins de carburant. Les compagnies aériennes ont investi dans des sièges et des équipements de cabine plus légers et elles ont même remplacé les lourds manuels de pilotage par des tablettes électroniques. D'autres exemples de mesures opérationnelles portent sur la circulation au sol avec un seul moteur et le régime de ralenti en poussée inverse. La résolution mentionnée au paragraphe 1.1 priait instamment les compagnies aériennes membres de l'IATA de mettre en œuvre toutes les mesures d'efficacité énergétiques disponibles pour maintenir le dossier d'amélioration de l'industrie, notamment en investissant dans le remplacement de la flotte, en prenant des mesures opérationnelles et en collaborant avec des partenaires de l'industrie pour redoubler d'efforts sur le plan des mesures touchant les infrastructures.

3.6 Les organisations de gestion du trafic aérien déploient de nouvelles technologies qui accroissent la capacité tout en réduisant les délais. Ce sont, par exemple, l'intelligence artificielle, l'automatisation, la numérisation, et la surveillance spatiale; cela s'ajoute à des procédures opérationnelles comme la navigation basée sur la performance (PBN), le concept *Free Route Airspace*

(FRA), la prise de décision collaborative (CDM), la gestion des flux de la circulation aérienne (ATFM) qui raccourcissent les routes, réduisent le besoin de mise en attente en vol et permettent des pratiques d'économie de carburant comme la descente et la montée continues. Ces organisations collaborent aussi avec des partenaires pour améliorer l'efficacité des mouvements au sol et des procédures de roulage. Toutes ces technologies et ces procédures permettent des vols sur des routes plus sécuritaires, plus courtes, optimisées et rentables, ce qui réduit les émissions des aéronefs.

3.7 Les aéroports ont un impact limité sur les émissions occasionnées par le carburateur, mais elles prennent des mesures importantes pour réduire les émissions provenant de leurs propres opérations.

3.8 Cela comprend des mesures pratiques comme le programme d'accréditation carbone des aéroports, qui célèbre son 10^e anniversaire. Il est devenu la norme mondiale pour les aéroports du monde entier : 275 aéroports sont accrédités (en juillet 2019) dans 71 États sur tous les continents, accueillant 44 % du trafic mondial de passagers. ACI soutient ses aéroports membres et les États en fournissant, sans frais, des ressources comme l'Outil de déclaration du carbone et des émissions des aéroports (ACERT) et le simulateur de système énergétique d'aéronef au sol (AGES-S), ainsi que des manuels pratiques sur la réduction de l'impact environnemental des activités aux aéroports et dans les environs.

3.9 ACI soutient le développement et la promotion des carburants d'aviation durables (SAF) et plusieurs aéroports, comme ceux d'Oslo, de Stockholm, de Seattle et de San Francisco, ont déjà commencé à fournir des SAF. Ces aéroports ont réalisé des analyses de rentabilité qui soutiennent les intervenants et les gouvernements locaux. D'autres études devraient aider l'industrie à mieux comprendre comment ces initiatives pourraient être étendues à d'autres aéroports et comment ces derniers peuvent agir comme facilitateurs en vue d'une plus grande utilisation des SAF à l'échelle commerciale.

3.10 Lors de leurs récentes assemblées, ACI World et ACI Europe ont adopté des résolutions encourageant l'OACI à faire preuve de plus d'ambition et à exercer son leadership en vue de la définition d'objectifs à long terme visant à réduire davantage les émissions. Ces actions ont été menées en tenant compte des obligations de plusieurs aéroports membres envers leurs États respectifs en vertu de l'Accord de Paris, relativement aux obligations nationales de réduction des émissions de gaz à effet de serre et en reconnaissance des appels à l'action contenus dans le rapport spécial du GIEC sur le réchauffement planétaire de 1,5 °C.

4. OBJECTIF À LONG TERME

4.1 Comme on l'a souligné au paragraphe 1.1, l'industrie est déjà déterminée à réduire de moitié les émissions nettes de CO₂ de l'aviation d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005, et elle soutient les travaux de l'OACI en vue de la définition d'un objectif à long terme pour l'aviation internationale qui serait adopté lors de la 41^e Session de l'Assemblée de l'OACI.

5. CONCLUSION

5.1 L'Assemblée est invitée à prendre acte de l'engagement de l'industrie et de nos progrès dans la poursuite de nos objectifs, et à demander au Conseil de définir, avec le soutien entier et la collaboration de l'industrie, un objectif climatique à long terme pour l'aviation internationale, qui serait adopté lors de la 41^e Session de l'Assemblée de l'OACI.