



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR L'AVIATION INTERNATIONALE
ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

Montréal, 7 – 9 octobre 2009

Point 1 : Objectifs ambitieux et options de mise en œuvre

OBJECTIFS AMBITIEUX ET OPTIONS DE MISE EN ŒUVRE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note expose les objectifs ambitieux élaborés par le GIACC pour réduire la contribution de l'aviation aux changements climatiques et les propositions corrélatives émanant du processus de la CCNUCC et de l'industrie, pour examen par la réunion HLM-ENV.

La suite à donner par la réunion est indiquée au paragraphe 7.

1. INTRODUCTION

1.1 Dans l'Appendice K de la Résolution A36-22 de l'Assemblée, intitulé « Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques », il est demandé au Conseil d'élaborer un programme d'action dynamique comprenant l'établissement d'éventuels objectifs ambitieux mondiaux sous forme de rendement en carburant pour l'aviation internationale ainsi que d'éventuelles options pour leur réalisation.

2. OBJECTIFS AMBITIEUX FORMULÉS PAR LE GIACC

2.1 Le GIACC a tenu sa première réunion en février 2008. À sa deuxième réunion, en juillet 2008, un groupe de travail a été institué pour accélérer les travaux sur les objectifs ambitieux. Ce groupe de travail a présenté une note à la troisième réunion (GIACC/3-WP/2)¹, en février 2009, examinant la faisabilité d'éventuels objectifs ambitieux qui émergeaient de délibérations antérieures et fournissant un ensemble d'options pour des objectifs ambitieux mondiaux sous forme de rendement en carburant. La réunion GIACC/3 s'est ensuite entendue pour appuyer un objectif à court terme (échéance

¹ Tous les documents concernant le GIACC peuvent être consultés à l'adresse : http://www.icao.int/env/meetings/Giacc_Root.html

de 2012) consistant à améliorer le rendement en carburant à un niveau indicatif de 2 % par année. Il n'y a pas eu d'entente sur les objectifs à moyen ou à long terme, et GIACC/3 est convenu d'instituer un autre groupe de travail dans ce domaine pour étudier plus avant des options à soumettre à la quatrième et dernière réunion (GIACC/4), en mai 2009.

2.2 À la réunion GIACC/4, le groupe de travail a présenté une note (GIACC/4-WP/2) recommandant des objectifs ambitieux mondiaux sous forme de rendement du carburant pour le court, le moyen et le long terme, mais n'a pas été en mesure de réaliser un consensus sur l'élaboration d'objectifs qui démontrent une plus forte ambition, par exemple concernant la croissance carbone neutre ou des réductions des émissions de carbone.

2.3 Le groupe de travail a recommandé les objectifs ambitieux mondiaux ci-après, qui ont ensuite été adoptés par le GIACC :

- une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année jusqu'en 2012 (court terme) ;
- une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année, de 2013 à 2020 (moyen terme) ;
- une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année, de 2021 à 2050 (long terme).

2.4 Les objectifs sous forme de rendement du carburant convenus par le GIACC n'imputeront pas des obligations spécifiques aux divers États. Les diverses circonstances, les capacités respectives et la contribution des États en développement et développés à la concentration d'émissions de GES provenant de l'aviation dans l'atmosphère détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux.

2.5 En plus des objectifs sous forme de rendement du carburant, le GIACC a examiné des objectifs qui pourraient démontrer une ambition plus élevée. Pour le moyen terme, les délibérations se sont concentrées sur un objectif de croissance carbone neutre d'ici 2020. Pour le long terme, le GIACC a examiné des réductions des émissions de carbone. Aucun consensus n'a été réalisé dans aucun des deux cas et le GIACC recommande que des travaux complémentaires soient consentis concernant les objectifs à moyen et à long terme.

3. MESURE DU RENDEMENT DU CARBURANT

3.1 Les objectifs annuels sous forme de rendement du carburant convenus par le GIACC (voir le paragraphe 2.3 ci-dessus) sont exprimés en termes de « volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante (TKP) réalisée ». Cette mesure est semblable à celle que le CAEP a utilisée dans ses travaux pour quantifier les tendances futures en matière d'émissions de CO₂ et les améliorations du rendement du carburant du système mondial d'aviation. La différence est que la mesure du CAEP est exprimée en unité de masse plutôt qu'en volume de carburant. Il convient de noter que le CAEP est convenu que l'on affine encore sa mesure du rendement du carburant afin de prendre en compte l'utilisation de carburant alternatif pour l'aviation, conformément aux recommandations du GIACC.

4. INCIDENCE CUMULATIVE DES OBJECTIFS SOUS FORME DE RENDEMENT

4.1 Le GIACC a recommandé un objectif ambitieux mondial d'amélioration annuelle de 2 % du rendement du carburant pour la flotte en service de l'aviation civile internationale. Cela représenterait une amélioration cumulative en partant du niveau de base de 2005 :

- de 13 % [$100 \times (1 - 0,98^{7\%})$] jusqu'à 2012 (court terme) ;
- de 26 % [$100 \times (1 - 0,98^{15\%})$] jusqu'à 2020 (moyen terme) ;
- de 60 % [$100 \times (1 - 0,98^{45\%})$] jusqu'à 2050 (long terme).

4.2 À la demande de GIACC/3, le CAEP a fourni à GIACC/4 les résultats préliminaires de ses travaux techniques sur la quantification des tendances futures en matière d'émissions de CO₂ et des améliorations sous forme de rendement du carburant du système mondial d'aviation pour la période allant de 2006 à 2050 (GIACC/4-IP/1), qui concluaient que la consommation mondiale de carburant d'aviation devrait croître de 190 Mt en 2006 à un niveau allant de 280 à 1 430 Mt en 2050 (probablement de l'ordre de 730 à 880 Mt). Si l'on ne tient pas compte de l'incidence des carburants alternatifs, il est prévu que les émissions de CO₂ passeront de 600 Mt en 2006 à un niveau allant de 890 à 4 520 Mt en 2050 (probablement de l'ordre de 2 300 à 2 800 Mt).

4.3 Les travaux du CAEP ont aussi conclu que pour chaque vol pris isolément, le rendement du carburant devrait continuer de s'améliorer jusqu'en 2050. Cependant, même avec les scénarios de progrès technologique les plus optimistes, ce gain prévu de rendement découlant des mesures technologiques et opérationnelles ne compense pas la croissance prévue des émissions due à la demande, mais entraîne un « hiatus » en matière d'émissions par rapport aux niveaux de l'année 2006 (ou avant). Pour assurer la durabilité du secteur dans l'avenir, il faudra d'autres interventions afin de combler ce hiatus. Il serait éventuellement possible d'adopter pour réaliser cet objectif une approche à plusieurs volets combinant diverses mesures, notamment l'introduction de carburants alternatifs, des percées technologiques non anticipées, des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché. La note HLM-ENV/09-IP/4 contient de plus amples renseignements sur l'incidence de l'aviation sur les changements climatiques.

5. OBJECTIFS PROPOSÉS PAR L'INDUSTRIE

5.1 L'IATA a présenté à GIACC/4 (GIACC/4-IP/6) une note dans laquelle l'industrie des compagnies aériennes présentait le point de vue selon lequel tout régime pour l'aviation internationale doit être conforme et proportionnel à sa contribution au niveau d'ensemble des émissions à l'échelle mondiale. L'approche stratégique recommandée par l'industrie vise à assurer des progrès quantifiables et vérifiables vers une croissance carbone neutre à moyen terme, suivis de réductions absolues des émissions de CO₂, tout en garantissant une croissance durable continue de l'aviation qui soutienne l'économie mondiale. Les objectifs sectoriels recommandés sont les suivants :

- à court terme (jusqu'à 2012), en dépit du climat économique actuel, le secteur aéronautique continuera d'investir pour tenter de réaliser collectivement des améliorations du rendement du carburant (litre/TKP ou usg/TMP²) de 1,5 % en moyenne par année jusqu'à 2012 ;

² usg : gallon des États-Unis ; TMP : tonne-mille payante

- à moyen terme (de 2013 à 2020), le secteur aéronautique réalisera collectivement de nouvelles améliorations du rendement du carburant (litre/TKP ou usg/TMP) de 1,5 % en moyenne par année. Il s'efforcera de réaliser collectivement une croissance carbone neutre dans la période allant de 2020 à 2025 en utilisant d'autres mesures, le cas échéant, notamment des carburants alternatifs durables à moindre teneur en carbone ;
- à long terme (jusqu'à 2050), le secteur aéronautique réduira collectivement en 2050 ses émissions nettes de CO₂ de 50 % par rapport aux niveaux de 2005.

6. CIBLES DE LA CCNUCC

6.1 En décembre 2007, les gouvernements travaillant sous les auspices de la CCNUCC ont lancé un nouveau processus de négociation (la feuille de route de Bali³) qui vise à dégager une entente complète sur la manière de combattre les changements climatiques dans la période au-delà de 2012. Il est prévu que cette entente sera finalisée d'ici la COP15, en décembre 2009.

6.2 Durant les négociations au sein de la CCNUCC, diverses propositions ont été avancées concernant des cibles de réduction des émissions à l'échelle mondiale qui tiennent compte des recommandations du quatrième rapport d'évaluation du GIEC. Les réductions proposées des émissions de CO₂ à l'échelle mondiale qui sont envisagées sont de l'ordre de 50 à 85 % inférieures au niveau de 1990, d'ici 2050. Ces réductions sont conformes aux scénarios du GIEC en rapport avec la stabilisation des concentrations atmosphériques d'émissions équivalentes au CO₂, pour un niveau allant de 445 à 490 ppm, et pour maintenir l'augmentation de la température moyenne mondiale dans une fourchette de 2 à 2,4°C au-dessus du niveau pré-industriel.

6.3 Le projet de texte de négociation qui est actuellement examiné au sein du processus de la CCNUCC comprend aussi des propositions relatives au traitement des émissions provenant de l'aviation internationale (et du transport maritime)⁴. Bien qu'actuellement il n'y ait pas de propositions indiquant des pourcentages de réduction spécifiques, les Parties ont examiné comment des cibles possibles pour l'aviation internationale (faisant partie d'une future entente sur les changements climatiques) constitueraient une contribution comparative de la part de l'aviation internationale à l'objectif de réduction future des émissions à l'échelle mondiale mentionné au paragraphe 6.2 ci-dessus.

7. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

7.1 La réunion est invitée :

- a) à reconnaître l'incidence de l'aviation internationale sur le climat mondial et la nécessité pour le secteur de contribuer aux efforts mondiaux pour combattre les changements climatiques, en tenant compte de sa part de responsabilité ;
- b) à reconnaître que dans le processus actuel de négociation sous les auspices de la CCNUCC, il existe des propositions qui envisagent comment combattre les émissions

³ Ce processus comprend le Plan d'action de Bali (élaboré pour combattre les changements climatiques au titre de la Convention) et la poursuite du processus des négociations sur de nouveaux engagements pour les Parties à l'annexe I, au titre du Protocole de Kyoto.

⁴ Voir l'Appendice A de la note HLM-ENV/90-WP/6.

provenant de l'aviation internationale dans le contexte d'une nouvelle entente sur les changements climatiques ;

- c) à reconnaître que l'industrie aéronautique a pris des mesures très proactives en proposant des cibles de réduction des émissions pour le secteur, à savoir les objectifs de croissance carbone neutre d'ici 2020 et une réduction de 50 % des émissions d'ici 2050, formulés par l'IATA ;
- d) à noter que le GIACC a recommandé des objectifs ambitieux d'amélioration annuelle sous forme de rendement du carburant en aviation civile internationale de 2 % pour le court, le moyen et le long terme, d'ici 2012, 2020 et 2050 respectivement ;
- e) à reconnaître que ces objectifs recommandés par le GIACC et adoptés par le Conseil ne réduiront pas la contribution absolue de l'aviation aux émissions de CO₂ ;
- f) à convenir de la nécessité d'objectifs plus ambitieux pour la réduction des émissions de l'aviation internationale, à établir sous les auspices de l'OACI ;
- g) à demander à l'OACI d'établir un processus afin de développer les aspects liés à la mise en œuvre des objectifs convenus par la réunion HLM-ENV pour examen par la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI, en 2010.

— FIN —