



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

Point 19 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

QUESTIONS DE MISE EN ŒUVRE LIÉES AUX SCÉNARIOS CONCERNANT UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME POUR LES RÉDUCTIONS DES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION INTERNATIONALE ET LEUR INTERDÉPENDANCE AVEC LE CORSIA

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient une analyse de la possibilité d'atteindre les résultats escomptés, traitée dans les trois scénarios de mise en œuvre intégrés LTAG, en visant une réduction **réelle** et immédiate des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation civile, et propose de tenir compte d'activités supplémentaires dans les scénarios LTAG afin de réduire à zéro les émissions mondiales de CO₂ d'ici le milieu du siècle.

Elle examine aussi des considérations liées à la nécessité d'une transition progressive de la mise en œuvre du CORSIA à la mise en œuvre d'un scénario LTAG.

Suite à donner : La suite à donner par l'Assemblée figure à la section 4.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Développement économique du transport aérien</i> et <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	La présente note de travail n'a pas d'incidence financière directe pour tous les États membres de l'OACI.
<i>Références :</i>	<i>Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale</i> ² . Doc 10178, <i>Rapport de la réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale (HLM-LTAG)</i>

¹ Version en langue russe fournie par la Fédération de Russie.

² <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

1. INTRODUCTION

1.1 Selon les résultats des recherches les plus récentes du Groupe d'experts intergouvernemental des Nations Unies sur l'évolution du climat (GIEC), la réduction à zéro des émissions nettes mondiales de CO₂ d'ici 2050 offre peut-être la meilleure chance de contenir à moins de 1,5 °C l'élévation de la température moyenne mondiale, mais elle n'est réalisable que si les émissions diminuent immédiatement et considérablement dans tous les secteurs.

1.2 Il ne fait aucun doute que le GIEC de l'ONU appelle à une réduction **réelle** et immédiate des émissions de gaz à effet de serre dans **tous** les secteurs industriels, partout dans le monde, pour la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris³.

1.3 Il est également assez évident que les activités de mise en œuvre du CORSIA menées par les États membres de l'OACI entravent l'atteinte de l'objectif visé. Cela tient du fait que le système CORSIA est essentiellement un mécanisme qui canalise les investissements vers des projets environnementaux d'autres secteurs, par le biais de l'achat de crédits d'émissions sur les marchés libres du carbone, à propos duquel l'Assemblée de l'OACI a plus d'une fois exprimé sa profonde préoccupation⁴.

1.4 La canalisation des fonds en dehors de l'industrie empêche la modernisation et, par voie de conséquence, cause une augmentation du volume des émissions de l'aviation internationale. Ce qui soulève la question de la compatibilité du système CORSIA avec les efforts de la communauté internationale pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, ainsi qu'avec les activités envisagées dans les scénarios intégrés concernant un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

2. POURQUOI LES TROIS SCÉNARIOS INTÉGRÉS LTAG NE SEMBLENT PAS RÉALISTES ?

2.1 Dans les trois scénarios, les carburants d'aviation durables (SAF) jouent le rôle principal dans la réduction des émissions de CO₂. Certes, les SAF ont le potentiel à cet effet, mais une grande incertitude plane actuellement sur la possibilité d'augmenter la production des SAF en abaissant leur prix à un niveau acceptable, de même que sur la valeur de la contribution de ces types de carburant à une réduction réelle des émissions de CO₂, compte tenu des émissions de CO₂ durant le cycle de vie dégagées dans le cadre de la production des SAF. De surcroît, il faut prendre en considération les augmentations non négligeables des risques pour la sécurité alimentaire et hydrique. Dans le même temps, il est clair que, à court terme, les investissements dans le renouvellement des flottes et la modernisation technique de l'infrastructure de l'aviation civile aideront beaucoup plus efficacement à réduire les émissions mondiales de CO₂ et à renforcer la sécurité des vols à l'échelle mondiale.

³ https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf

⁴ « Réaffirmant la préoccupation que cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;... » [quinzième paragraphe du préambule de la Résolution A40-19. *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).* »

2.2 Étant donné ce qui précède, il est approprié de recommander que l'OACI continue d'examiner la contribution potentielle des SAF à l'atteinte des niveaux escomptés de réduction des émissions de CO₂ en se fondant non pas sur l'hypothèse que les SAF et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) peuvent remplacer totalement les carburants d'aviation conventionnels d'ici 2040, mais sur une évaluation **réaliste** du potentiel d'augmentation des volumes de production.

2.3 Cela dit, durant l'examen en question ci-dessus, en plus de tenir compte des émissions de CO₂ des SAF et des LCAF durant le cycle de vie, il faudrait joindre aux résultats une analyse comparant le rapport coût-efficacité des investissements pour le renouvellement des flottes avec le rapport coût-efficacité des investissements pour la production et l'acquisition des SAF et LCAF dans le contexte des objectifs de développement durable de l'industrie, en particulier dans les pays en développement. Les résultats devraient aussi indiquer la valeur comparative de la diminution mondiale des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale compte tenu des risques pour la sécurité alimentaire et hydrique.

2.4 En dépit du rôle plutôt modeste prévu pour lui dans le dernier scénario, le combustible hydrogène mérite une plus grande attention du secteur aéronautique. Cependant, comme dans le cas des SAF, une grande incertitude demeure quant à la sécurité de l'utilisation de ce combustible en raison de sa très forte explosibilité. De plus, il faut prévoir des dépenses pour le développement, l'homologation et la construction de nouveaux types d'aéronefs électriques alimentés par des piles à combustible hydrogène, y compris la mise en place d'une infrastructure industrielle mondiale pour la sécurité du transport de combustible hydrogène et de l'avitaillement en combustible hydrogène.

2.5 La relance du transport aérien international après la pandémie de COVID-19 a fortement accentué les particularités régionales. Dans les pays développés, le volume des services de transport aérien a déjà atteint les niveaux d'avant la pandémie, alors que dans la vaste majorité des pays en développement, le rétablissement a été très lent, principalement en raison du manque de ressources financières. De surcroît, les trois scénarios s'étendant au-delà de 2050 supposent des investissements considérables dans l'industrie, allant de 274,4 milliards USD à 1 563,2 milliards USD. Dans un grand nombre de cas, le fardeau financier supplémentaire sera catastrophique à court terme pour l'aviation civile des pays en développement. Ainsi il est plutôt approprié que les pays développés prennent les devants dans le financement global des activités envisagées dans les scénarios intégrés LTAG proposés.

2.6 Il est important de noter qu'aucun des trois scénarios intégrés LTAG ne garantit la réduction à zéro des émissions mondiales de CO₂ d'ici 2050. À la 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 (HLM-LTAG), qui s'est tenue du 19 au 22 juillet 2022, il y a eu à ce sujet une tentative de faire ajouter au rapport final des propositions visant à ce que l'écart actuel des émissions résiduelles soit comblé au moyen de mesures appliquées au-delà du secteur, comme le CORSIA, en adoptant des obligations encore plus ambitieuses.

2.7 Il est assez évident qu'un tel niveau d'ambition mènera à l'effondrement mondial du secteur et que la réduction à zéro des émissions de CO₂ ne sera possible qu'au prix de la cessation des activités aériennes internationales. C'est pourquoi la communauté aéronautique mondiale doit décider soit d'intensifier les efforts pour réaliser les objectifs LTAG et parvenir à une réduction **réelle** des émissions du secteur en s'appuyant sur sa modernisation technologique, soit de poursuivre la mise en œuvre du système CORSIA, ce qui entraînera des sorties de capitaux du secteur et une hausse mondiale des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale.

3. L'AVIATION INTERNATIONALE PEUT-ELLE ATTEINDRE L'OBJECTIF DE RÉDUIRE À ZÉRO LES ÉMISSIONS MONDIALES DE CO₂ D'ICI LE MILIEU DU PRÉSENT SIÈCLE ?

3.1 Les questions soulevées à la section 2 illustrent clairement la nécessité d'autres études sur le LTAG en vue de l'élaboration de scénarios plus objectifs visant une réduction **réelle** des émissions de CO₂ du secteur et pour permettre de trouver des sources potentielles de financement à l'échelle mondiale pour les activités projetées.

3.2 Dans le même temps, il est indispensable d'examiner d'autres éléments favorisant l'atteinte d'objectifs plus ambitieux pour en tenir compte dans les activités de mise en œuvre du LTAG. Par exemple, on sait que le volume annuel des émissions mondiales de gaz à effet de serre dues aux incendies d'origine naturelle est comparable à celui des émissions totales de CO₂ de l'aviation civile de l'ensemble des États membres de l'OACI. À cela, il faut ajouter la diminution de la capacité d'absorption du CO₂ des forêts et les mégawatts d'énergie thermique rayonnée, qui contribuent à faire augmenter le nombre de catastrophes naturelles (sécheresses et inondations), lesquelles causent des dégâts matériels et des problèmes sociaux considérables et nuisent à la faune.

3.3 La proposition de créer des forces aéronautiques internationales (ou un service aérien distribué international) pour lutter contre les incendies d'origine naturelle et d'autres catastrophes naturelles sous l'égide des Nations Unies a été soumise à l'Assemblée de l'OACI pour examen à plus d'une occasion. Or, à ce jour, cette proposition n'a pas été dûment prise en considération dans les forums de l'OACI. Tenir compte de cet élément dans les scénarios LTAG rendra possible de réduire à zéro les émissions de CO₂ d'ici le milieu du siècle, ou au moins de s'approcher de ce niveau. Cela apportera aussi un réel soutien pour la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies avant 2030, à l'échelle mondiale.

4. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE DE L'OACI

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) *charger* le Conseil de l'OACI de continuer d'examiner la faisabilité d'un LTAG en vue de l'élaboration de scénarios plus objectifs visant à une réduction **réelle** des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale et pour permettre de trouver des sources potentielles de financement pour les activités prévues à l'échelle mondiale ;
- b) *charger* le Conseil de l'OACI d'étudier la possibilité d'intégrer aux scénarios LTAG des activités visant à l'établissement d'un service aérien distribué international destiné à lutter contre les incendies d'origine naturelle et d'autres catastrophes naturelles sous l'égide des Nations Unies ;
- c) *convenir* qu'il est nécessaire de passer progressivement de la mise en œuvre du CORSIA à la mise en œuvre des activités envisagées dans un scénario LTAG convenu visant à une réduction **réelle** des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale, et à *lancer un appel* aux États membres de l'OACI pour qu'ils abandonnent l'application de mesures régionales basées sur le marché, qui sont fondées sur l'échange de quotas d'émissions de CO₂, dans le cas de l'aviation civile internationale.⁵

— FIN —

⁵ SCEQE de l'Union européenne et du Royaume-Uni, entre autres.