



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

EFFORTS MENÉS PAR LES AÉROPORTS POUR SE DÉCARBONER, SOUTIEN NÉCESSAIRE ET COLLABORATION AVEC LES GOUVERNEMENTS ET LES PARTIES PRENANTES

(Note présentée par le Conseil international des aéroports [ACI])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les aéroports membres de l'ACI à l'échelle mondiale se sont engagés à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 et ont exhorté les gouvernements à soutenir cette initiative dans la mesure nécessaire. Plus de 130 aéroports prévoient atteindre cette cible en 2030, voire plus tôt, alors que d'autres prévoient l'atteindre d'ici 2040. Cela dit, de nombreux autres aéroports ont besoin du soutien des gouvernements pour élaborer leurs propres feuilles de route et pour mettre en œuvre leurs stratégies et leurs plans d'action en matière de décarbonation.

La décarbonation des aéroports et des autres parties prenantes de l'aviation a des retombées positives. L'accès aux énergies renouvelables est absolument nécessaire pour la décarbonation des aéroports, mais également pour la mise au point de carburants d'aviation durable (SAF) et d'hydrogène vert et pour l'électrification verte des équipements et véhicules de servitude au sol ainsi que des aéronefs. Une approche collaborative permettra d'élaborer une politique et des outils appropriés visant à faciliter l'accès aux énergies renouvelables, au financement et au renforcement des capacités dans le monde entier.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte des efforts menés par les aéroports et des défis auxquels ils sont confrontés pour décarboner leurs activités ;
- appuyer les travaux accomplis par les aéroports pour élaborer et mettre en œuvre leurs feuilles de route pour l'élimination des émissions nettes ;
- encourager une collaboration accrue entre les parties prenantes concernées et la prise de mesures visant à faciliter l'accès aux énergies renouvelables, au financement et au renforcement des capacités.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique – Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	S.O.
<i>Références :</i>	<i>Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme</i> <i>Étude de l'ACI sur un objectif carbone à long terme</i> <i>Accréditation carbone des aéroports</i> <i>Rapport Waypoint 2050 de l'ATAG</i>

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

1. INTRODUCTION

1.1 Le Conseil international des aéroports (ACI World) joue un rôle de premier plan dans la promotion du développement durable, qui permet de lutter activement contre les incidences de l'aviation sur l'environnement tout en garantissant les avantages économiques et sociaux de l'aviation. Les aéroports membres de l'ACI s'efforcent d'atténuer leurs émissions de carbone depuis près de 15 ans dans le cadre du programme phare d'accréditation carbone des aéroports (ACA) de l'ACI.

1.2 Le programme ACA est le seul programme mondial de certification pour la gestion des émissions de carbone institutionnellement reconnu et conçu expressément pour les aéroports. Il permet d'évaluer et de prendre en considération, en toute indépendance, les efforts déployés par les aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de carbone de portées 1 et 2 au moyen de six niveaux de certification, offrant ainsi aux aéroports un cadre commun pour la gestion active des émissions de carbone guidée par des objectifs mesurables. Le programme est adapté à chaque lieu et permet une certaine souplesse pour tenir compte des prescriptions légales nationales ou locales, tout en garantissant une méthode d'analyse rigoureuse. Jusqu'à présent, environ 400 aéroports ont été certifiés dans le monde, dans toutes les régions ACI.

1.3 En outre, le programme bien établi « Airport Excellence » (Excellence aéroportuaire) (APEX) de l'ACI World visant les domaines de la sécurité et de la sûreté a récemment été élargi au domaine de l'environnement. Ce programme, fondé sur les normes de l'OACI, les réglementations internationales et les meilleures pratiques de l'ACI, permet à des pairs et des experts du secteur de réaliser des examens complets des aéroports sur site afin d'optimiser les opérations aéroportuaires, la conformité réglementaire et les normes de l'aviation dans le monde entier. Le volet Environnement du programme pourrait être adapté pour évaluer et appuyer les initiatives de décarbonation des aéroports.

1.4 Les changements climatiques représentent un enjeu mondial qui nécessite une action mondiale urgente. À la lumière du rapport spécial (2018) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), et conscients de l'urgence de définir une voie à suivre pour réduire à zéro les émissions nettes de carbone, les aéroports membres de l'ACI au niveau mondial se sont engagés à éliminer leurs émissions nettes de carbone d'ici 2050 et ont exhorté les gouvernements à fournir le soutien nécessaire pour atteindre cet objectif. Cet engagement, le premier en ce sens dans le secteur de l'aviation au niveau mondial, a été pris en juin 2021 sur la base d'une évaluation approfondie de la faisabilité de l'objectif à long terme.

1.5 L'objectif se limite aux émissions de carbone dont l'exploitant de l'aéroport est directement ou indirectement responsable, appelées émissions de portée 1 et de portée 2 ; cela dit, les aéroports s'engagent également à faciliter la décarbonation des émissions de l'aviation. L'ACI appuie pleinement un objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI, qui sera fixé à l'Assemblée.

1.6 L'étude de faisabilité d'un objectif à long terme réalisée par l'ACI a tenu compte des différences régionales afin de fixer un objectif mondial commun, étant entendu que les moyens pour l'atteindre devraient varier selon les régions, le niveau de maturité de certaines nouvelles technologies, les facteurs déterminants, les bilans de rentabilité, les possibilités à exploiter et les problèmes à régler, et en particulier la décarbonation du réseau électrique. Le fait de bien comprendre que les différents moyens de décarbonation font partie de la solution pour atteindre un objectif mondial commun constitue l'un des éléments permettant de parvenir à un consensus.

1.7 Les mesures à prendre pour réduire à zéro les émissions nettes de carbone nécessiteront des politiques communes et une collaboration avec l'industrie, les gouvernements et les autres parties prenantes. Dans son rapport sur l'étude sur les objectifs de carbone à long terme pour les aéroports, l'ACI a

recommandé les mesures suivantes à prendre par l'ACI, les aéroports membres, les gouvernements et les parties prenantes :

Pour les gouvernements et les parties prenantes :

- soutenir la décarbonation du réseau mondial ;
- soutenir les transitions vers les énergies renouvelables, l'élaboration de bilans de rentabilité et l'établissement de partenariats viables pour les mesures de décarbonation ;
- encourager et faciliter l'accès des aéroports au financement vert.

1.8 L'efficacité des mesures visant à réaliser les objectifs de développement durable dépendra de la capacité des aéroports à intégrer la durabilité au cœur de leurs stratégies d'entreprise. La collaboration plurisectorielle jouera un rôle essentiel pour garantir un écosystème aéronautique résilient qui permettra de réaliser les objectifs mondiaux en matière de durabilité. La décarbonation est nécessaire et constitue la bonne chose à faire. Les aéroports et les autres parties prenantes du secteur de l'aviation sont soumis à une pression toujours plus forte pour obtenir des résultats en matière de durabilité afin d'attirer et d'accorder des financements. Le partage des risques liés au climat devient une condition d'investissement. Cela nécessite une collaboration pour aligner les initiatives d'atténuation et d'adaptation et ainsi garantir un écosystème de l'aviation durable et résilient.

2. ANALYSE

2.1 La plus grande source d'émissions de carbone des exploitants d'aéroports est l'énergie utilisée pour alimenter les aérogares et les équipements. Par conséquent, la décarbonation du réseau électrique, que les aéroports ont dans la plupart des cas une capacité limitée à modifier, sera une condition essentielle pour que les aéroports atteignent la neutralité carbone d'ici 2050. Il y a des avantages évidents à accélérer la décarbonation du réseau électrique. Les énergies renouvelables sont également nécessaires pour la mise au point de carburants d'aviation durable (SAF) et d'hydrogène vert et pour l'électrification verte des équipements et véhicules de servitude au sol ainsi que des aéronefs. L'industrie sera de plus en plus tributaire des politiques gouvernementales en matière d'énergies renouvelables alors que le secteur et l'économie s'orientent davantage vers des sources d'énergie plus durables.

2.2 En effet, les énergies renouvelables constituent un enjeu stratégique pour les États et l'économie mondiale. La décarbonation du réseau se fera de manière inégale d'un pays à l'autre et l'énergie verte pourrait rester une ressource rare pour beaucoup. C'est pourquoi les États devraient coopérer et envisager l'élaboration de politiques et de mécanismes susceptibles d'accélérer l'utilisation des énergies renouvelables à l'échelle mondiale, tels que les contrats d'achat d'électricité (CAE) et les systèmes de « book and claim » (réservation et réclamation) qui pourraient être utilisés par les parties prenantes de différents États.

2.3 Afin de favoriser la relance durable des aéroports ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre de leurs feuilles de route pour la neutralité carbone, la 31^e Assemblée générale annuelle mondiale de l'ACI World (WAGA), qui s'est tenue à Cancún (Mexique) le 24 novembre 2021, a approuvé la résolution n° 2 sur le développement durable de l'écosystème aéronautique. À l'alinéa c) de la suite à donner, l'ACI invite les aéroports membres, dans le cadre de leur engagement à atteindre « la neutralité carbone d'ici 2050 », à travailler en collaboration avec l'ACI et d'autres parties prenantes pour élaborer et présenter leurs plans d'action volontaires de décarbonation.

2.4 De nombreux exploitants d'aéroports ont déjà établi leurs feuilles de route pour la décarbonation et commencé à les mettre en œuvre, et plusieurs d'entre eux ont prévu d'éliminer

les émissions nettes avant 2050. Par exemple, plus de 130 aéroports prévoient d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2030 (ou plus tôt), tandis que d'autres croient pouvoir l'atteindre d'ici 2040. Cela dit, de nombreux autres aéroports ont besoin du soutien des gouvernements pour élaborer leurs propres feuilles de route et pour mettre en œuvre leurs stratégies et leurs plans d'action pour la décarbonation.

2.5 Les aéroports adoptent également des technologies et des innovations, dont de nouvelles technologies émergentes sur le marché de l'aviation et des systèmes de propulsion innovants, afin de favoriser une transformation positive de l'écosystème de l'aviation, notamment la transition vers l'élimination des émissions nettes et l'amélioration des services fournis par les aéroports. On ne saurait trop souligner l'importance de la collaboration, qui doit être renforcée, car l'enjeu est de taille et sans précédent.

2.6 La coopération entre les parties prenantes de l'aviation visant à assurer le développement durable du secteur est essentielle, notamment en ce qui concerne la décarbonation des émissions de l'aviation. Certains aéroports peuvent faciliter l'utilisation de sources d'énergie alternatives durables sur place, en particulier l'utilisation de SAF à court ou moyen terme. Les exploitants d'aéroports doivent se faire livrer des SAF déjà mélangés (« interchangeables ») et commencer leurs activités de coordination sans tarder s'ils souhaitent disposer de SAF sur place, car cela peut prendre plusieurs mois, voire plusieurs années, pour se concrétiser. De nombreuses parties prenantes doivent se familiariser avec les mesures incitatives et exigences techniques et réglementaires relatives aux SAF. Au stade actuel, il n'est ni matériellement possible ni viable de disposer de SAF sur place à chaque aéroport. De ce fait, les mécanismes qui garantissent d'autres solutions de « book and claim » (réservation et réclamation) sont aussi importants que les activités axées sur la production, l'offre et la demande de SAF. Il faudrait également harmoniser les différentes politiques des États afin d'éviter des incidences imprévues.

3. CONCLUSION

3.1 Le défi de décarboner l'aviation est considérable, mais les aéroports se sont engagés et prennent des mesures pour y parvenir. L'appui des gouvernements et la collaboration avec les parties prenantes seront essentiels pour que les aéroports puissent se procurer des énergies renouvelables, accéder au financement et renforcer leurs capacités pour se décarboner à l'échelle mondiale. La collaboration servira de catalyseur des retombées en servant les intérêts de plusieurs parties prenantes. Les changements climatiques représentent un enjeu mondial. Aucun pays ni aucun aéroport ne doit être laissé de côté.

3.2 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des efforts menés par les aéroports et des défis auxquels ils sont confrontés pour décarboner leurs activités ;
- b) appuyer les travaux accomplis par les aéroports pour élaborer et mettre en œuvre leurs feuilles de route pour l'élimination des émissions nettes ;
- c) encourager une collaboration accrue entre les parties prenantes concernées et la prise de mesures visant à faciliter l'accès aux énergies renouvelables, au financement et au renforcement des capacités.