

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

ACCORD OACI SUR UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME POUR LA
RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION INTERNATIONALE

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il est capital d'adopter un objectif ambitieux à long terme pour réduire à zéro les émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici 2050, dans le droit fil de l'objectif de température établi par l'Accord de Paris. L'OACI réaffirmera ainsi son rôle de chef de file dans la lutte contre l'impact de l'aviation internationale sur le climat. Les États-Unis appuient un tel objectif et s'engagent à travailler avec les autres États membres sur des mesures qui permettront de l'atteindre. Qui plus est, cet objectif mettra en lumière la demande à venir et les opportunités économiques relatives aux produits aéronautiques « zéro émissions » ou à faibles émissions de carbone pour les exploitants, les fabricants et les producteurs de carburants d'aviation durables (SAF) dans tous les États membres.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de la publication de la version actualisée du Plan d'action climatique de l'aviation américaine et de l'objectif des États-Unis de réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre de son secteur aéronautique d'ici 2050 ;
- b) adopter une résolution permettant d'établir un objectif collectif ambitieux à long terme pour la réduction à zéro des émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici 2050, à l'appui de l'objectif de température de l'Accord de Paris, sachant que les circonstances particulières et les capacités respectives des États (niveau de développement, maturité des marchés de l'aviation, croissance durable du secteur à l'international, transition juste, priorités nationales en matière de développement du transport aérien, etc.) détermineront leur capacité à contribuer au LTAG en fonction de leurs propres échéances nationales ;
- c) encourager les États membres à renforcer la collaboration pour décarboner l'aviation internationale en partageant informations et meilleures pratiques, et en menant des recherches conjointement ; et
- d) demander au Conseil d'envisager de lancer une initiative financière pour aider les États à contribuer à la réalisation de l'objectif fixé.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique – <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Néant
<i>Références :</i>	Néant

1. INTRODUCTION

1.1 La situation a atteint un point critique pour la communauté mondiale de l'aviation. Le secteur de l'aéronautique se remet en effet du ralentissement sans précédent provoqué par la pandémie mondiale de COVID-19 au moment même où les données scientifiques montrent clairement que les pays du monde entier doivent prendre des mesures décisives pour éviter les conséquences les plus graves de la crise climatique.

1.2 Faisant fond sur les nombreux engagements pris par les États et le secteur pour afficher un niveau d'ambition plus élevé, cette Assemblée offre au secteur de l'aviation internationale l'occasion cruciale d'être plus ambitieux dans son action climatique. Établir un objectif climatique à long terme pour l'aviation internationale sera déterminant pour catalyser l'action en matière de technologie et de carburants d'aviation durables (SAF) et pour mobiliser les investissements privés nécessaires tout en parant au coût potentiellement considérable de l'inaction climatique.

1.3 Tous les États et tous les secteurs doivent lutter résolument contre la crise climatique. Certes, les États peuvent prendre des mesures individuelles pour y faire face, mais l'aviation est un secteur intrinsèquement international et c'est pour cette raison que l'OACI doit adopter un objectif unique, mondial et ambitieux que tous les États membres s'efforceront d'atteindre ensemble, en collaboration avec le secteur.

1.4 Nous estimons que les conclusions de la réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (HLM-LTAG) illustrent bien l'engagement des États membres de l'OACI¹. Les États-Unis s'engagent à travailler avec ces derniers dans les années qui viennent pour atteindre l'objectif collectif « zéro émissions nettes de carbone » d'ici 2050, conformément aux résultats de la réunion.

2. NOTRE OBJECTIF : RÉDUIRE À ZÉRO LES ÉMISSIONS NETTES DE GAZ À EFFET DE SERRE DU SECTEUR DE L'AVIATION DES ÉTATS-UNIS D'ICI 2050

2.1 Lors de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques qui s'est tenue en novembre 2021, le secrétaire aux Transports, M. Pete Buttigieg, a présenté le Plan d'action climatique de l'aviation des États-Unis, qui établit l'objectif ambitieux, mais réalisable, de réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) du secteur de l'aviation américain d'ici 2050². Le plan prend appui sur les engagements individuels pris par les exploitants et le secteur de l'aéronautique américains, et met en relief des mesures spécifiques et stratégiques visant à favoriser l'innovation et à stimuler le changement dans l'ensemble du secteur de l'aviation aux États-Unis.

2.2 Le plan d'action repose également sur des initiatives-clefs telles que le « SAF Grand Challenge » (« Grand défi SAF ») lancé le 9 septembre 2021. Cette initiative a pour but de porter la production de SAF à au moins 3 milliards de gallons par an d'ici 2030. Elle inclut un partenariat entre les départements américains de l'Énergie (DOE), des Transports (DOT) et de l'Agriculture (USDA) visant à accélérer la recherche, le développement, les démonstrations et le déploiement nécessaires pour des solutions et des technologies innovantes et pour établir un cadre politique permettant à l'ensemble du gouvernement de s'engager résolument à augmenter la production de SAF. Nous sommes convaincus que ces efforts conjoints contribueront à la réduction des coûts, à l'accroissement de la durabilité et à

¹ <https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Documents/DOC.10178.FR.PDF>.

² <https://www.faa.gov/sustainability/aviation-climate-action-plan>.

l'augmentation de la production de SAF de façon à réduire d'au moins 50 % (par rapport au carburant conventionnel) les émissions de GES tout au long du cycle de vie. L'objectif ultime du « SAF Grand Challenge » est de fournir suffisamment de SAF pour répondre à 100 % de la demande de carburant de l'aviation américaine d'ici 2050.

2.3 Le plan d'action porte avant tout sur nos efforts internes, toutefois nous pensons que bon nombre des mesures qui y figurent pourraient être adoptées par d'autres, de même que les mesures prises par de nombreux États membres pourraient parfaitement s'appliquer ailleurs. Dans les années à venir, nous espérons pouvoir partager informations, meilleures pratiques et enseignements tirés avec les autres États membres dans le cadre de nos efforts de collaboration pour atteindre l'objectif mondial collectif.

3. S'ACCORDER SUR UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME POUR ATTÉNUER LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS L'AVIATION

3.1 À la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI, le Conseil a été invité à étudier la faisabilité d'un objectif ambitieux dans l'aviation internationale, pour examen à la session suivante de l'Assemblée. À l'appui de cette demande, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a élaboré un rapport final sur un objectif ambitieux à long terme. Ce rapport a sous-tendu les débats à la réunion de haut niveau (HLM-LTAG) qui s'est tenue plus tôt dans l'année. Comme indiqué précédemment, les conclusions tirées lors de cette réunion attestent de l'engagement de presque tous les États membres à faire preuve d'ambition dans leur collaboration pour le climat.

3.2 Les États-Unis appuient l'adoption d'un objectif ambitieux pour l'aviation internationale à cette Assemblée. Comme mentionné plus haut, les États-Unis ont établi dans leur Plan d'action climatique le plus récent un objectif national « zéro émissions nettes de GES » pour le secteur de l'aviation américain d'ici 2050. Les États-Unis souhaitent que l'esprit de collaboration qui a régné pendant la réunion de haut niveau soit également présent à l'Assemblée et perdure. Les incidences des changements climatiques sur le système de l'aviation internationale (infrastructures aéroportuaires inondées, perturbations opérationnelles et économiques, etc.) et leurs conséquences potentiellement dramatiques pour les États qui dépendent particulièrement de l'aviation, comme les petits États insulaires en développement (PEID), les pays les moins avancés (PMA) et les pays en développement sans littoral (PDSL), montrent clairement que tous les États membres doivent renouveler leur engagement et appuyer l'adoption de l'objectif ambitieux proposé dans la note de travail A41-WP/369.

3.3 Adopter un objectif ambitieux permettra de mettre en lumière les possibilités économiques à long terme et la demande persistante de produits aéronautiques « zéro émissions » ou à faibles émissions de carbone pour les exploitants, les fabricants et les producteurs de carburants d'aviation durables (SAF), et ce dans tous les États membres. Nous croyons également fermement que chaque État devrait pouvoir participer de manière significative à la réalisation de cet objectif et bénéficier des avantages économiques qui découleront de sa réalisation. Les SAF, par exemple, devraient représenter un marché de plusieurs billions de dollars, avec toute une palette de matières premières provenant du monde entier pour répondre à la demande mondiale de carburants d'aviation durables.

3.4 De nombreux États membres se sont dits préoccupés par les questions relatives aux investissements et au financement nécessaires pour aider les pays et les parties prenantes à contribuer à la réalisation de l'objectif de l'OACI ou à en bénéficier. Les États-Unis sont conscients de ces préoccupations et estiment que l'OACI devrait y répondre en jouant son rôle au sein du système international. D'une manière générale, elle pourrait aborder ce problème sous deux angles essentiels. Premièrement, elle pourrait réunir régulièrement des dirigeants mondiaux et des experts de différents

domaines tels que le climat, la finance, la politique et l'aviation, en vue de définir les possibilités d'investissement et d'établir des conditions propices grâce à des politiques visant à attirer les investissements pour décarboner l'aviation. Deuxièmement, l'OACI pourrait renforcer son rôle de fournisseur d'assistance technique et de renforcement des capacités envers tous les États, en mettant particulièrement l'accent sur les petits États insulaires en développement (PEID), les pays en développement sans littoral (PDSL) et les pays les moins avancés (PMA).

3.5 Si cette Assemblée permet d'adopter un objectif ambitieux, il sera essentiel que le Conseil de l'OACI prévoie des mesures pour aider les États à contribuer de manière significative à sa réalisation. L'on pourrait procéder par le biais d'une lettre aux États ou d'une enquête, comme a coutume de le faire l'OACI. En outre, le Conseil pourrait demander au Secrétariat de l'Organisation de collaborer avec les banques multilatérales de développement et d'autres sources de financement publiques et privées disponibles pour réunir et partager avec les États des informations sur les différentes possibilités existantes, en particulier pour les États ayant clairement cerné leurs besoins.

4. CONCLUSION

4.1 Depuis plus de 75 ans, l'OACI établit des normes mondiales pour l'aviation. Aujourd'hui, les pays du monde entier agissent pour le climat. Les États et les différents secteurs souscrivent des engagements substantiels et prennent des mesures pour faire face à la crise climatique. Si elle veut rester crédible, l'OACI doit agir. Si l'institution ne parvient pas à établir un objectif climatique significatif à long terme pour l'aviation internationale, la confiance placée en elle sera sapée et les fondements mêmes de l'aviation internationale seront ébranlés.

4.2 Les États-Unis sont attachés à un programme climatique ambitieux pour l'aviation internationale. Celle-ci est la clef de la connectivité mondiale, aussi nous devons nous remettre de la pandémie mondiale d'une manière durable et en cohérence avec les objectifs climatiques mondiaux.

4.3 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de la publication de la version actualisée du Plan d'action climatique de l'aviation américaine et de l'objectif des États-Unis de réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre de son secteur aéronautique d'ici 2050 ;
- b) adopter une résolution permettant d'établir un objectif collectif ambitieux à long terme pour la réduction à zéro des émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici 2050, à l'appui de l'objectif de température de l'Accord de Paris, sachant que les circonstances particulières et les capacités respectives des États (niveau de développement, maturité des marchés de l'aviation, croissance durable du secteur à l'international, transition juste, priorités nationales en matière de développement du transport aérien, etc.) détermineront leur capacité à contribuer au LTAG en fonction de leurs propres échéances nationales ;
- c) encourager les États membres à renforcer la collaboration pour décarboner l'aviation internationale en partageant informations et meilleures pratiques, et en menant des recherches conjointement ; et

- d) demander au Conseil d'envisager de lancer une initiative financière pour aider les États à contribuer à la réalisation de l'objectif fixé.

— FIN —