



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

#### RÉFLEXIONS SUR L'AVIATION DURABLE, NOTAMMENT L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE L'AVIATION INTERNATIONALE

(Note présentée par la Tchéquie au nom de l'Union européenne<sup>1</sup> et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup> et par EUROCONTROL)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Une réduction importante des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale est nécessaire, dans l'esprit de l'objectif de température de l'Accord de Paris. Un objectif ambitieux à long terme de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (LTAG) devrait permettre de réaliser l'ambition de réduction à zéro des émissions nettes de CO<sub>2</sub> d'ici 2050.

Un système de suivi devrait être élaboré pour adoption par le Conseil d'ici la fin 2023. Il devrait comporter des jalons au moins en 2030 et 2040.

La réalisation d'un LTAG ambitieux requiert divers moyens de mis en œuvre, y compris des investissements pour financer les améliorations technologiques nécessaires, les changements opérationnels et une utilisation accrue des carburants d'aviation durables. Certains États, notamment ceux dont le système d'aviation est moins développé, nécessiteront aide et assistance pour faire face aux coûts connexes accéder au financement nécessaire.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) convenir d'un objectif ambitieux à long terme de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (LTAG) pour réduire à zéro les émissions nettes de l'aviation internationale d'ici à 2050, dans l'esprit des objectifs de température de l'Accord de Paris ;
- b) convenir des jalons en 2030 et 2040 ;
- c) convenir de lancer un processus visant à mettre en place, d'ici la fin 2023, les moyens de suivre et, le cas échéant, de déclarer et de vérifier les progrès accomplis en vue de la réalisation du LTAG, tout en notant qu'il s'agit d'un objectif ambitieux mondial collectif qui ne fixe pas d'obligations ou d'engagements précis en matière de réduction des émissions à différents États ;

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

d) reconnaître le rôle majeur des carburants d'aviation durables dans la réduction des émissions de CO <sub>2</sub> et à convenir d'établir, à la Conférence CAAF/3 en 2023, un cadre mondial pour leur déploiement de durable.	
<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>	
<i>Références :</i>	

## 1. INTRODUCTION

1.1 Dans son rapport spécial sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5°C, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)<sup>3</sup> a averti qu'en l'absence d'une réduction importante des émissions mondiales, la température de l'atmosphère pourrait augmenter de 1,5°C dès 2030. Le GIEC a récemment défini l'aviation comme l'une des « sources d'émissions d'un sous-secteur qui a connu la croissance la plus rapide entre 2010 et 2019 »<sup>4</sup> et a conclu que « des technologies supplémentaires d'atténuation des émissions de CO<sub>2</sub> pour l'aviation et le transport maritime seront nécessaires ». Il a également constaté que « les niveaux d'ambition sectoriels actuels varient, les ambitions en matière de réduction des émissions dans les secteurs de l'aviation et du transport maritime internationaux étant plus faibles que dans de nombreux autres secteurs ». Le secteur de l'aviation internationale doit donc non seulement se conformer à l'objectif ambitieux de l'OACI relatif à une croissance neutre en carbone à partir de 2020 (CNG2020) mais aussi réduire les émissions conformément aux objectifs de température de l'Accord de Paris.

1.2 Les auteurs de la présente note soutiennent fermement le panier de mesures de l'OACI qui constitue le principal moyen de réaliser la cible CNG2020 de l'OACI et l'objectif ambitieux mondial d'amélioration du rendement du carburant de 2 % par année entre 2021 et 2050. Ces États et leurs secteurs de l'aviation ont pris des initiatives en ce sens, comme il en est fait état dans le Rapport Environnement de l'aviation européenne (EAER)<sup>5</sup> et dans les plans d'actions nationaux.

1.3 L'OACI travaille inlassablement à garantir le développement durable et à long terme de l'aviation mondiale. Donnant suite à la résolution A40-18 de l'Assemblée, le Conseil de l'OACI a étudié la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale (LTAG). Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a présenté le rapport sur le LTAG au Conseil qui en a approuvé la publication et est convenu qu'il serve de base à un examen plus approfondi.

1.4 Le rapport, largement salué pour sa qualité, son exhaustivité et sa profondeur, suit une analyse de scénario d'émissions de CO<sub>2</sub> et des coûts associés, ainsi que les incidences sur la croissance de l'aviation, dans tous les pays, notamment dans les pays en développement. Grâce à ses scénarios intégrés, il montre que différents niveaux d'investissement dans la recherche et le développement, la pénétration des technologies, les carburants d'aviation durables (SAF) et les améliorations opérationnelles conduisent à différentes trajectoires d'émissions à long terme. Sur la base d'un modèle de croissance du trafic

<sup>3</sup> <https://www.ipcc.ch/sr15/>

<sup>4</sup> [Climate change 2022 – Mitigation of Climate Change](#)

<sup>5</sup> [www.easa.europa.eu/eaer](http://www.easa.europa.eu/eaer)

(Tendances) approuvé précédemment par le Conseil, les trois scénarios intégrés sont réalisables à différents niveaux d'efforts. Le rapport contient des feuilles de route correspondant aux différents scénarios.

1.5 Le rapport place les scénarios intégrés dans le contexte du dernier consensus scientifique sur le climat, en montrant la part des émissions de l'aviation internationale par rapport aux objectifs de réduction des émissions de l'économie au sens large dans différents scénarios. Il montre que l'aviation internationale peut réduire considérablement ses émissions d'ici le milieu du siècle grâce à des mesures internes au secteur. Il montre également qu'il y aura des émissions résiduelles dans n'importe quel scénario reposant sur les seules mesures sectorielles ; l'aviation doit donc se tourner vers des mesures hors secteur, telles que des absorptions permanentes de carbone, pour être compatible avec l'objectif de 1,5°C.

1.6 Un « objectif ambitieux » est un objectif mondial que tous les États devraient s'efforcer d'atteindre collectivement, dans lequel la somme des actions, compte tenu des différentes circonstances nationales, devrait égaler l'objectif, sans pour autant fixer des obligations spécifiques sous la forme d'objectifs de réduction des émissions pour les différents États. Les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif peuvent varier d'un État à l'autre. En raison du caractère transfrontalier de l'aviation internationale, le LTAG doit être mondial et traité par l'OACI.

1.7 La Réunion de haut niveau tenue du 19 au 22 juillet 2022 a abouti à une meilleure compréhension commune des enjeux et a formulé des conclusions pour la poursuite des délibérations entre les États de l'OACI, les encourageant à s'efforcer d'atteindre l'objectif ambitieux mondial à long terme de réduire à zéro les émissions nettes de carbone d'ici 2050, reconnaissant par ailleurs la nécessité de mettre en place des moyens de mise en œuvre.

## 2. **FIXER UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME**

2.1 Comme l'a conclu la Réunion de haut niveau, une trajectoire de réduction à long terme des émissions comprenant un objectif « ambitieux » doit être fixée à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée. L'établissement d'une ambition commune renforcera la certitude dans le secteur de l'aviation et encouragera les investissements et innovations axés sur cet objectif commun, au bénéfice du secteur. En outre, cette ambition renforcerait le rôle de chef de file de l'OACI dans la promotion de l'aviation durable.

2.2 Les États auteurs de la présente note appuient les conclusions de la Réunion de haut niveau voulant qu'un objectif ambitieux collectif de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050 est requis pour l'aviation internationale, dans l'esprit de l'objectif de l'Accord de Paris de limiter la hausse de température à 1,5°C, et conformément aux engagements du secteur.

2.3 Un objectif ambitieux à long terme doit comprendre les éléments suivants :

- les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur ne doivent pas dépasser un tiers des niveaux de 2019 en 2050, conformément au rapport du CAEP sur le LTAG, ce qui revient à environ 200 Mt de CO<sub>2</sub> ;
- l'ambition d'atteindre des émissions de CO<sub>2</sub> nettes nulles d'ici à 2050, avec un rôle prépondérant accordé aux réductions au sein du secteur, accompagnées de réductions limitées en dehors du secteur grâce aux puits de

carbone et à l'absorption permanente de gaz à effet de serre, conformément aux conclusions de la Réunion de haut niveau tenue du 19 au 22 juillet 2022.

### **3. MOYENS DE SUIVRE LES PROGRÈS ET PROCHAINES ÉTAPES**

3.1 Un système de suivi devrait être mise en place, qui sera adopté par le Conseil d'ici la fin 2023, et qui s'appuiera sur des processus existants dans la mesure du possible. Le Conseil devrait adapter les règles de suivi et, le cas échéant, de déclaration et de vérification élaborées pour le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), en tenant compte de jalons de la trajectoire au moins pour 2030 (environ 500 Mt de CO<sub>2</sub>) et 2040 (environ 400 Mt de CO<sub>2</sub>), respectivement.

3.2 Le système à établir devra s'appuyer sur les éléments du système introduit avec succès au titre du CORSIA, sans se limiter à la consommation de carburant mais en prenant en compte aussi les changements dans la chaîne de valeur de l'aviation : les progrès technologiques, le déploiement de nouveaux aéronefs, les carburants d'aviation durables et les améliorations opérationnelles doivent également faire l'objet d'un suivi. Il devra également tenir compte des règles du CORSIA telles que les valeurs du cycle de vie du CO<sub>2</sub> des carburants admissibles au titre du Régime et envisager des mesures hors secteur tout en veillant à ce qu'il n'y ait pas de double comptage des réductions d'émissions dans le cadre des contributions déterminées au niveau national au titre de l'Accord de Paris. Le système devrait également permettre de suivre les progrès vers la réalisation du LTAG.

3.3 Pour atteindre l'objectif ambitieux mondial, il est indispensable d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques nationales et régionales. Les plans d'action nationaux sont le moyen de communiquer ces politiques à l'OACI. Des orientations sur le format des plans d'action nationaux devraient être élaborées et communiquées aux États d'ici la fin 2023, en s'appuyant, le cas échéant, sur les informations déjà fournies dans les plans. Le Secrétariat de l'OACI devrait procéder régulièrement à un inventaire mondial des plans d'action nationaux mis à jour reçus, ainsi qu'à une évaluation initiale de leur ambition cumulée et des besoins de mise en œuvre.

3.4 Tout en notant que l'accent est principalement placé sur le CO<sub>2</sub>, compte tenu de l'état des connaissances les auteurs recommandent que l'OACI suive de près les progrès scientifiques et examine la façon de quantifier et de traiter les importants effets de l'aviation sur le climat qui ne sont pas en lien avec le CO<sub>2</sub>, dès que les connaissances scientifiques offriront plus de certitude. Le programme actuel des travaux du CAEP comprend l'analyse des effets qui n'ont pas rapport au CO<sub>2</sub>.

### **4. L'URGENCE DE PROMOUVOIR LES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (SAF)**

4.1 Chaque élément du panier de mesures devrait être utilisé sur la base d'une décision au sujet d'un LTAG. La plus grande part des réductions d'émissions d'ici à 2050 provient de l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF). Cette constatation est appuyée par le fait que l'utilisation de carburants interchangeables ne nécessite pas une mise à niveau du parc aérien mondial ou de l'infrastructure actuelle de distribution de carburant d'aviation, suite à une approbation des spécifications des carburants ; en outre, des cadres de durabilité ont été élaborés afin de garantir les avantages environnementaux des SAF. La récente volatilité dans l'approvisionnement et le prix des carburants fossiles est une incitation supplémentaire à se tourner vers les SAF.

4.2 Les auteurs de la présente note saluent le rôle moteur que joue l'OACI dans la promotion des SAF. Il se félicite également des progrès accomplis lors de la deuxième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2) et de la conclusion de la Réunion de haut niveau d'encourager la tenue d'une troisième conférence en 2023 (CAAF/3) en vue de définir un cadre de déploiement des SAF, avec des jalons en 2030 et 2040.

4.3 L'OACI et ses États membres doivent adopter des politiques plus robustes à long terme pour inciter les investissements et contribuer au développement d'un marché concurrentiel des SAF. En ce sens, il convient d'établir un objectif ambitieux quantitatif mondial en matière de SAF, fondé sur des normes exhaustives de durabilité, au plus tard lors de la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

## 5. MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

5.1 La réalisation du LTAG nécessitera différents moyens de mise en œuvre, notamment des normes d'émission, des mesures basées sur le marché et une assistance aux pays en développement pour leur permettre d'accéder au financement pour répondre aux besoins en investissement et supporter les autres coûts, dans l'esprit de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*. Dans ce contexte, le soutien technique va créer des occasions d'affaires et générer des revenus dans de nouveaux marchés novateurs, tel que celui des SAF.

5.2 La décarbonation de l'aviation civile internationale dépendra aussi de la décarbonation du secteur de l'énergie, et sera en concurrence avec les besoins en énergie propre des autres modes de transport et secteurs d'activité. Dans le même temps, la décarbonation offre aussi des possibilités – l'offre en énergie verte et en carburant vert permettra d'exploiter les terres sous utilisées et de créer des emplois dans diverses activités innovatrices partout dans le monde. À cet égard, les pays en développement disposent de matières premières qui sont de véritables atouts.

## 6. SUITE À DONNER

6.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) convenir d'un objectif ambitieux à long terme de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (LTAG) pour réduire à zéro les émissions nettes de l'aviation internationale d'ici à 2050, dans l'esprit des objectifs de température de l'Accord de Paris ;
- b) convenir des jalons en 2030 et 2040 ;
- c) convenir de lancer un processus visant à mettre en place, d'ici la fin 2023, les moyens de suivre et, le cas échéant, de déclarer et de vérifier les progrès accomplis en vue de la réalisation du LTAG, tout en notant qu'il s'agit d'un objectif ambitieux mondial collectif qui ne fixe pas d'obligations ou d'engagements précis en matière de réduction des émissions à différents États ;
- d) reconnaître le rôle majeur des carburants d'aviation durables dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et à convenir d'établir à la Conférence CAAF/3, en 2023, un cadre mondial pour leur déploiement durable.