



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES ET LES OUTILS NÉCESSAIRES À LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES OPÉRATIONNELLES DU LTAG

(Note présentée par le Chili et appuyée par le Costa Rica, l'Équateur, le Pérou et la République dominicaine²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail examine la nécessité pour l'OACI d'aider les États à développer les compétences et les outils nécessaires pour mettre en place les mesures opérationnelles proposées dans le *Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale*, ainsi que pour quantifier et catégoriser les opérations aériennes, avec l'objectif clair de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) envisager le développement d'éléments technologiques, ainsi que les formations pertinentes (connaissances) pour analyser les données collectées sur la réduction des émissions obtenue grâce à des mesures opérationnelles ;
- b) encourager l'analyse de la réduction des émissions de CO₂ pour chaque mesure opérationnelle et la création d'indicateurs de performance pour ces mesures ;
- c) exhorter l'OACI à mettre en place les outils technologiques et les connaissances requis pour hiérarchiser les mesures qui apportent le plus de retombées sur le plan environnemental ;
- d) aider les États en développement à mettre en œuvre les mesures opérationnelles identifiées qui présentent le plus de retombées sur le plan environnemental.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques – <i>Capacité et efficacité de la navigation aérienne</i> et <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Positives.
<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> , Comité de l'OACI pour la protection de l'environnement en aviation (CAEP), mars 2022 <i>Doc 10178, 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)</i>

¹ Version espagnole fournie par le Chili.

² États membres de la CLAC.

1. INTRODUCTION

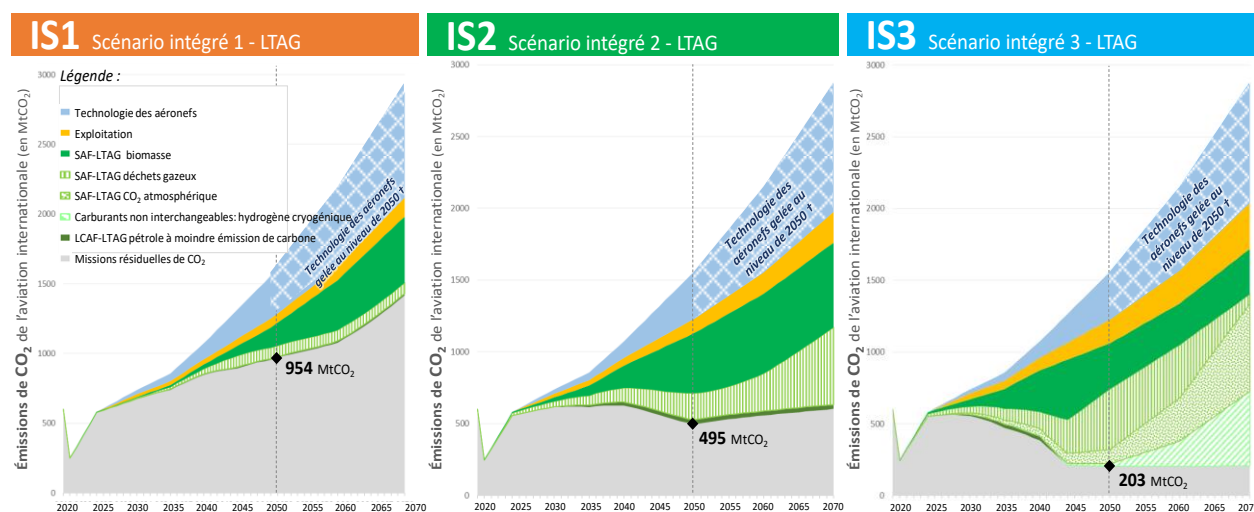
1.1 En 2019, l'Assemblée de l'OACI, à sa 40^e session, a demandé au Conseil de l'Organisation d'étudier la possibilité d'établir un objectif climatique ambitieux à long terme pour l'aviation civile internationale (LTAG)³.

1.2 En conséquence, en février 2022, le Comité de l'OACI pour la protection de l'environnement en aviation, à sa 12^e réunion (CAEP/12), a approuvé le Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale, indiquant qu'il était possible de réduire les émissions de CO₂ entre 4 et 11 % au moyen de mesures opérationnelles, sur la base des hypothèses énoncées dans le rapport.

1.3 Le rapport présente des conclusions dont il a été dûment tenu compte.

2. ANALYSE

2.1 Sur la base des hypothèses présentées dans le rapport du CAEP susmentionné sur le LTAG, la figure suivante décrit les trois scénarios d'émissions de CO₂ :



† La prudence est de mise dans l'interprétation des niveaux absolus d'émissions de CO₂ après 2050 en raison des hypothèses de modélisation, p. ex., arrêt de la technologie des aéronefs au niveau de 2050. En vertu de ces hypothèses, les émissions de CO₂ sont plus élevées que dans un scénario de rechange (et selon une approche de modélisation) où la technologie des aéronefs continuerait de s'améliorer après 2050.

Figure 1. Émissions de CO₂ de l'aviation internationale associées aux scénarios - LTAG

2.2 Le Chili estime que la priorité devrait être donnée au développement en amont des capacités et des performances du personnel chargé de la vérification et de la gestion des émissions atmosphériques, afin de mettre en œuvre les mesures opérationnelles d'optimisation de la conception de l'espace aérien mentionnées au paragraphe 2.5 du rapport, appendice M4 – *Operations Sub Group Report*.

³ Résolution A40-18 de l'Assemblée de l'OACI (2019), par. 9 : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>.

2.3 S'il existe actuellement différents modèles pour calculer les émissions atmosphériques de l'aviation civile, utilisés principalement par les pays en développement qui ne disposent pas de leurs propres modèles pour comprendre les conditions des émissions locales, ces modèles utilisent la méthodologie de l'OACI. Cela étant, les données utilisées pour estimer les émissions atmosphériques (consommation de carburant, masse des avions, etc.) sont sensibles, diffusées de manière restreinte et parfois indisponibles, même si elles sont essentielles pour estimer l'utilisation du carburant et les émissions produites.

2.4 Pour créer un modèle de calcul des émissions, vous avez besoin de données et de connaissances pour analyser les informations. Pour ce faire, il faut examiner très attentivement les interactions entre les différents gaz émis dans l'atmosphère, les altitudes auxquelles ils sont émis, les performances des avions, les conditions météorologiques et orographiques, pour ne citer que quelques variables.

2.5 Pour bien gérer la réduction des émissions, il est nécessaire de disposer en temps opportun d'informations et de mesurer l'efficacité des mesures opérationnelles décrites à l'appendice M4 du rapport. Il est alors possible pour les États de quantifier les émissions atmosphériques et de déterminer ce qu'il convient de faire pour estimer les retombées réelles des mesures adoptées.

2.6 En tant qu'acteur clé de la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation civile, l'OACI aide les États en développement en s'appuyant sur des ateliers, des sessions de formation et en évaluant leurs travaux visant à mesurer et à vérifier les émissions de CO₂ de l'aviation internationale. L'objectif est de renforcer les capacités technologiques et humaines qui serviront à quantifier les émissions atmosphériques et à catégoriser les mesures opérationnelles proposées en conséquence, renforçant ainsi les avantages de ces mesures en matière de réduction des émissions.