

ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

## COMITÉ EXÉCUTIF

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

RÔLES NATIONAL ET INTERNATIONAL DES FEUILLES DE ROUTE  
POUR PROMOUVOIR LA DÉCARBONATION DE L'AVIATION

(Note présentée par le Japon)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La décarbonation de l'aviation internationale sera nécessaire pour respecter la limite de température fixée par l'Accord de Paris et éviter des changements irréversibles au climat. En ce sens, le Japon fait la promotion de mesures urgentes pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale. Pour accélérer ces actions, le Japon a lancé différentes initiatives :

- création de feuilles de route pour promouvoir la décarbonation de l'aviation ;
- modifications à la Loi sur l'aéronautique civile ;
- établissements de conseils publics-privés pour la décarbonation du secteur de l'aviation.

En parallèle, l'OACI compte plusieurs initiatives destinées à appuyer les pays en développement au moyen du Programme AGIR pour le CORSIA, etc. Le Japon s'attend à ce que le Programme ACT-SAF continue également d'appuyer un objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG), qui devrait être adopté par l'Assemblée à cette session-ci. Le Japon estime que le partage des meilleures pratiques entre les États, y compris les initiatives du Japon, aidera les États membres dans leurs efforts de décarbonation en vue d'atteindre un objectif ambitieux mondial à long terme.

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

- a) prendre note du contenu de la présente note de travail ;
- b) encourager les États membres à partager leurs expériences sur les efforts déployés en matière de décarbonation, au moyen d'initiatives de l'OACI telles que le Programme ACT-SAF ;
- c) encourager les États membres à participer au Programme ACT-SAF.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique – Protection de l'environnement
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) 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 CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale (HLM-LTAG)</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale équivalent à celles de l'ensemble des secteurs en Allemagne et en Corée du Sud et doivent être réduites de façon appropriée. L'Accord de Paris prévoit de limiter l'augmentation moyenne de la température à 1,5°C et le sixième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) indique que la réduction à zéro des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050 permettrait de limiter l'augmentation en deçà de 1,5°C et de réduire la fréquence de catastrophes naturelles. Il est impératif de prendre des mesures appropriées pour lutter contre le changement climatique. En conséquence, il sera nécessaire de décarboner l'aviation internationale pour limiter la hausse de température et prévenir des changements irréversibles du climat.

1.2 À sa 37<sup>e</sup> session, en 2010, l'Assemblée de l'OACI a adopté l'objectif ambitieux de l'aviation internationale visant à améliorer le rendement du carburant de 2 % par année jusqu'en 2050, de même que l'objectif de neutralité carbone à partir de 2020. En vue d'atteindre cet objectif, le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) a été adopté à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, en 2016, et l'Annexe 16, volume IV, qui énonce les normes et pratiques recommandées (SARP) visant la mise en œuvre du CORSIA, a été adoptée en 2018. De plus, sur la base des délibérations de l'Équipe spéciale CAEP LTAG, tenues conformément à la résolution A40-18 de l'Assemblée, un objectif ambitieux à long terme sera examiné et devrait être adopté à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

1.3 Le Japon soutient pleinement les efforts que déploie l'OACI pour protéger l'environnement et, conscient que la décarbonation de l'aviation internationale est un enjeu pressant, le Japon fait la promotion de mesures urgentes destinées à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale. Le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) du CORSIA a été introduit au Japon, conformément aux SARP adoptées en 2018, et l'obligation de compenser les émissions de carbone a été introduite en 2020 dans le cadre de modifications des règlements nationaux en tant qu'État participant volontairement. De plus, les cibles de décarbonation de l'aviation intérieure ont été fixées dans un plan national exhaustif de lutte contre les changements climatiques mondiaux.

1.4 La présente note de travail traite des initiatives du Japon, telles que les feuilles de route pour promouvoir la décarbonation de l'aviation et les cibles visant le déploiement de carburants d'aviation durables (SAF), en tant que mesure concrète ; la note aborde également les contributions aux efforts de l'OACI en vue de décarboner l'aviation internationale.

## 2. INITIATIVES DU JAPON DESTINÉES A DÉCARBONER L'AVIATION

### 2.1 Établissement de feuilles de route pour promouvoir la décarbonation de l'aviation

2.1.1 Il est impératif d'accélérer l'adoption de mesures pertinentes destinées à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et contribuer aux efforts déployés par l'OACI pour décarboner le réseau d'aviation internationale et assurer sa durabilité. En mars 2021, le Japon a institué un groupe d'étude mixte gouvernement-entreprises pour examiner des solutions et proposer des mesures de réduction selon les trois approches suivantes :

- a) introduction de nouvelles technologies des aéronefs et équipements ;
- b) amélioration des opérations aériennes par la rénovation des services de navigation aérienne ;
- c) promotion de l'introduction de SAF.

2.1.2 À l'issue d'intenses délibérations au sein du groupe d'études, trois feuilles de route – sur la technologie, l'exploitation et les SAF — ainsi que les plans de travail et les calendriers pour chacune, ont été convenues et publiées en décembre 2021. Les feuilles de route favorisent le progrès constant et harmonieux des travaux pour faire avancer différentes mesures de décarbonation du secteur de l'aviation que les parties prenantes devront adopter, ainsi que leurs calendriers d'adoption. Par ailleurs, comme d'importants investissements seront nécessaires, on s'attend à pouvoir attirer ce financement dans le secteur de l'aviation en précisant un calendrier d'adoption des mesures de décarbonation.

2.1.3 La feuille de route traitant de l'introduction de nouvelles technologies relatives aux aéronefs et aux équipements est présentée à la figure 1 de l'appendice. Cette feuille de route comporte l'élaboration de normes de sécurité, y compris la normalisation internationale, afin de favoriser l'introduction rapide de nouvelles technologies dans des domaines tels que l'électrification, les aéronefs propulsés à l'hydrogène et la réduction/optimisation du poids.

2.1.4 La figure 2 de l'appendice contient la feuille de route pour l'amélioration des opérations aériennes par la rénovation des services de navigation aérienne. Le Japon prendra des mesures qui vont améliorer l'efficacité de chaque phase opérationnelle et optimiser totalement les courants de circulation aérienne dans le but de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> tout en faisant face à l'augmentation future du trafic.

2.1.5 La feuille de route pour favoriser l'introduction de SAF est présentée à la figure 3 de l'appendice. Il est essentiel de promouvoir l'utilisation de SAF pour permettre de développer rapidement la production nationale et leur déploiement. Le Japon a ainsi pris les mesures nécessaires pour créer des chaînes d'approvisionnement qui comprennent l'utilisation de SAF importés dans l'aviation intérieure et internationale. Le groupe d'étude a en outre fixé une cible concrète du volume de SAF à utiliser afin de promouvoir un approvisionnement constant, qui consiste « à remplacer 10 % du carburant consommé par les compagnies aériennes japonaises par des SAF d'ici à 2030 ». Au Japon, au début 2022, les pétrolières ont annoncé les unes après les autres des projets de production de SAF. Il y a lieu de souligner que l'établissement par l'État de cibles concrètes en matière de SAF a encouragé les pétrolières à lancer leurs projets.

## 2.2 **Promouvoir les mesures contenues dans les feuilles de route**

2.2.1 En vue de favoriser les mesures de décarbonation de l'aviation dans ces trois domaines, dans l'esprit des feuilles de route, des efforts concertés sont nécessaires, non seulement de l'aviation, mais aussi de différentes parties prenantes des secteurs public et privé. Le Japon a institué en 2022 des conseils mixtes privé-public dans chacun de ces domaines pour renforcer les relations entre les parties prenantes et promouvoir l'adoption des mesures nécessaires. Les parties prenantes du secteur public (ministères et organismes intéressés) comme privé (constructeurs, transporteur aérien, etc.) participent aux travaux des conseils et se penchent ensemble sur des questions concernant la mise en œuvre des mesures de décarbonation dans chaque domaine.

## 2.3 **Autres initiatives : amendement de la Loi sur l'aéronautique civile, etc.**

2.3.1 Outre les mesures décrites ci-dessus, la Loi sur l'aéronautique civile du Japon et d'autres textes législatifs ont été modifiés en juin 2022. Les amendements autorisent le Ministre des transports à établir la politique de base en matière de décarbonation dans l'aviation. Des cibles de décarbonation de l'aviation et d'autres mesures à adopter par les parties prenantes sont indiquées dans la politique. Les exploitants d'aéronefs et les gestionnaires d'aéroports du pays peuvent élaborer leur propre plan de décarbonation, qui doit être conforme à la politique de base, et le faire approuver par le Ministre, facilitant ainsi les efforts de décarbonation des différentes parties prenantes. Ce cadre permet également au Japon de promouvoir une décarbonation plus poussée de l'aviation.

### **3. INITIATIVES DE L'OACI DESTINÉES À APPUYER LA DÉCARBONATION ET LA CONTRIBUTION DU JAPON**

3.1 Considérant que les aéronefs traversent les frontières nationales et peuvent être immatriculée dans n'importe quel État, la décarbonation de l'aviation internationale doit être réalisée collectivement, avec la collaboration de chaque État. À cette fin, il est essentiel de fournir une assistance, en particulier aux pays en développement. Dans cette optique, et en application des principes de non-discrimination, l'OACI mène des activités de renforcement des capacités pour la décarbonation de l'aviation civile, au moyen du programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA). Le Japon soutient pleinement les initiatives et activités de l'OACI en matière de renforcement des capacités et fournit une assistance technique à six pays dans le cadre des partenariats de parrainage du programme AGIR pour le CORSIA.

3.2 En ce qui concerne un objectif ambitieux à long terme, qui devrait être adopté à la présente session de l'Assemblée, il est essentiel de continuer à fournir un appui aux pays en développement pour atteindre cet objectif. En ce sens, les conclusions de la HLM-LTAG, tenue en juillet dernier, ont soulevé la nécessité d'établir un programme d'assistance et de coopération spécifique au LTAG ayant pour but le partage d'informations sur les meilleures pratiques et la formulation d'orientations.

3.3 Dans le cadre de cet effort, l'OACI a lancé le 1<sup>er</sup> juin 2022 le programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), en vue d'aider les États à développer leurs capacités de production et de déploiement des SAF. Le Japon souhaite apporter une contribution active à ce programme. Il est également proposé dans les conclusions de la HLM-LTAG que celui-ci soit élargi de manière à y inclure l'exécution d'autres mesures de réduction des émissions dans le cadre d'un programme ACT-LTAG.

3.4 Le Japon reconnaît que ses efforts en vue d'établir une feuille de route et des travaux en collaboration avec les secteurs non aéronautiques, décrits dans les paragraphes 2.1.5 and 2.2, pourraient être utiles pour d'autres États qui souhaitent accroître le développement et le déploiement de SAF. L'OACI souligne que le plan d'action national est un outil important pour suivre les progrès de chaque État en matière de décarbonation. La feuille de route et l'expérience pertinente du Japon pourraient être utiles pour les États quand ils établissent ou actualisent leurs plans d'action nationaux. L'expérience acquise par le Japon dans d'autres initiatives pourrait être utile aux États au moment d'entreprendre des travaux de décarbonation du secteur de l'aviation. Le Japon souhaite contribuer à la décarbonation de l'ensemble du secteur de l'aviation en partageant son expérience et ses connaissances dans le cadre du programme ACT-SAF et autres activités.

### **4. CONCLUSIONS**

4.1 L'établissement d'une feuille de route présente des avantages pour la décarbonation du secteur de l'aviation car elle favorise les initiatives des parties prenantes, en particulier pour encourager la participation d'acteurs des secteurs hors aviation et attirer également des investissements.

4.2 De plus, le partage des connaissances et expériences entre les États est utile pour soutenir la décarbonation du secteur de l'aviation, notamment les activités de renforcement des capacités dans le cadre des travaux destinés à atteindre un objectif ambitieux mondial à long terme.

-----

APPENDICE

FEUILLE DE ROUTE DU JAPON POUR PROMOUVOIR LA DECARBONATION DE L'AVIATION

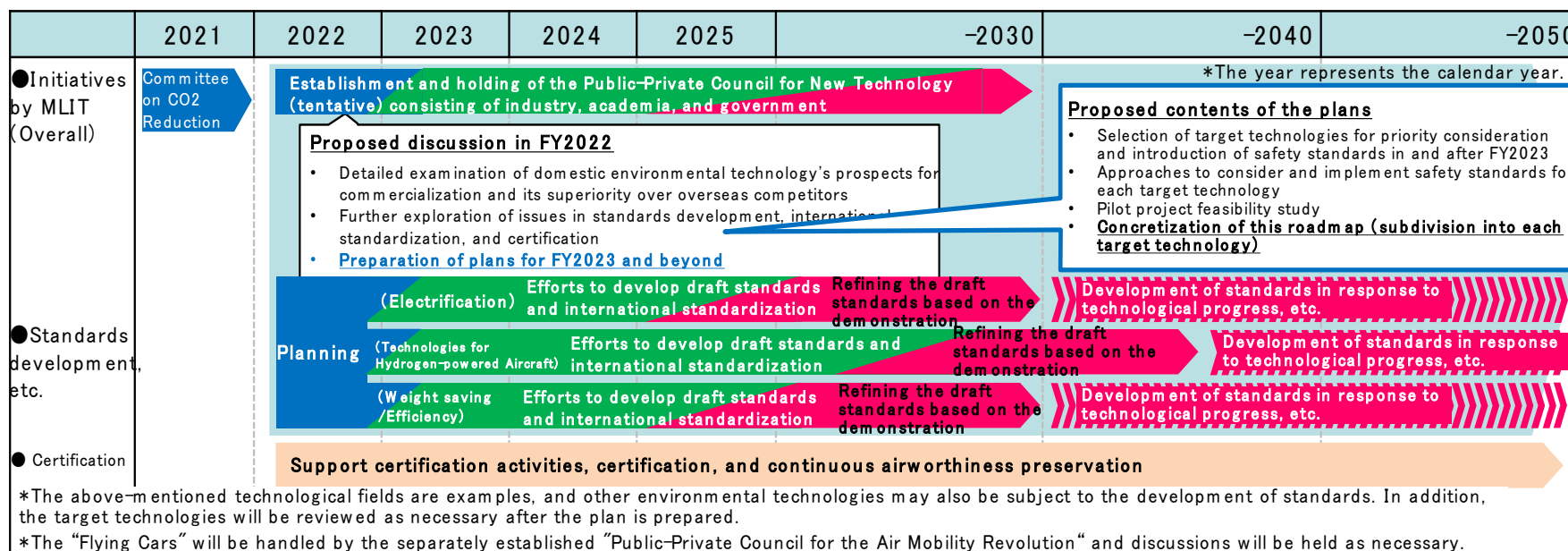


Fig.1 Roadmap for introduction of new technologies into aircraft and equipment



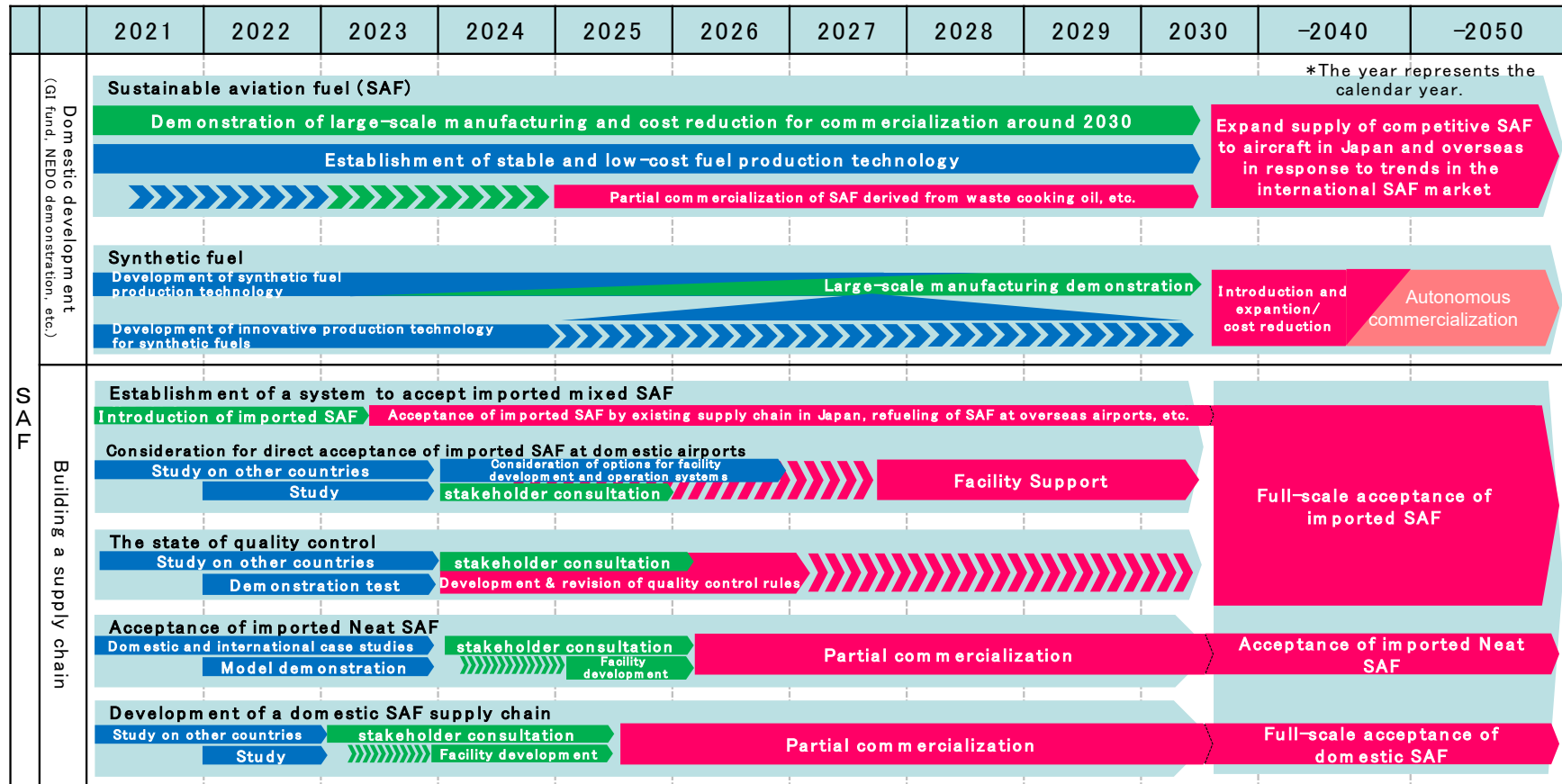


Fig.3 Roadmap for promotion of the introduction of sustainable aviation fuel (SAF) (Part I)

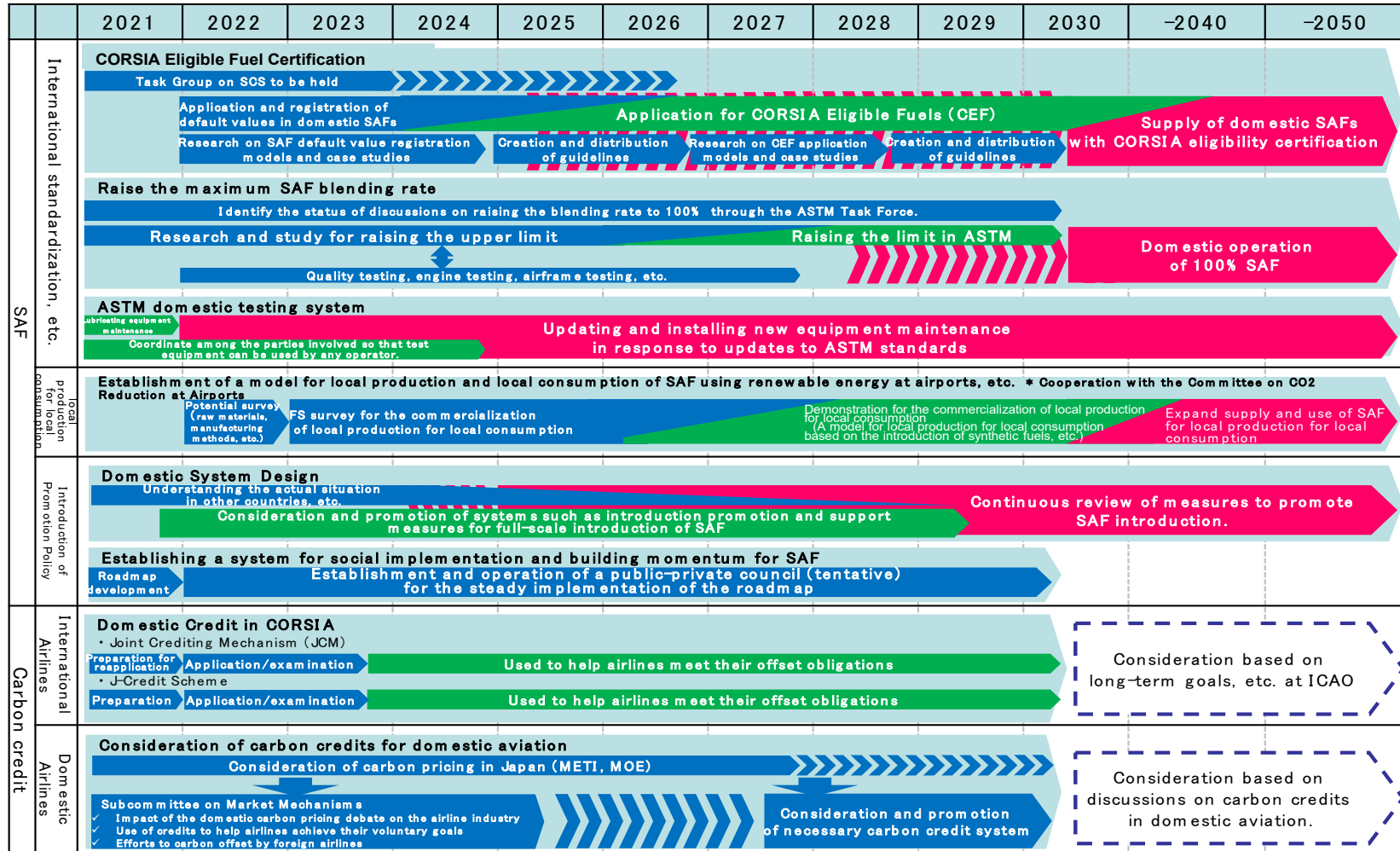


Fig.3 Roadmap for promotion of the introduction of sustainable aviation fuel (SAF) (Part II)