



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation

Point 17 : Protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

PERSPECTIVES DE L'AVIATION DURABLE

(Note présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Europe souligne l'importance d'atténuer les effets de l'aviation internationale sur le climat, tout en soutenant résolument le panier de mesures de l'OACI, y compris le CORSIA, et prend acte des réalisations déjà accomplies.

Il est essentiel que tous les États et toutes les régions mettent effectivement en œuvre le CORSIA et se conforment aux exigences de compensation du Régime dès la phase pilote pour atteindre l'objectif de croissance carboneutre de l'OACI à partir de 2020 et au-delà, sans oublier le rôle essentiel des carburants d'aviation durables dans ces efforts.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à soutenir l'élaboration d'une large gamme de stratégies dans le cadre du panier de mesures de l'OACI pour aider les États à trouver des moyens pratiques de lutter efficacement contre les effets du secteur de l'aviation sur le climat ;
- b) à demander aux États membres d'utiliser et d'enrichir les travaux de l'OACI de façon à assurer la mise en œuvre complète, rapide et mondiale du CORSIA par l'établissement des politiques et cadres réglementaires nationaux nécessaires au respect et à l'application du CORSIA ;
- c) à prendre note des dernières difficultés à résoudre pour faire des carburants d'aviation durables une réalité opérationnelle, et à convier l'OACI et les États à élaborer des mesures plus ambitieuses pour en soutenir l'utilisation conformément à la Vision sur les carburants d'aviation durables pour 2050 de l'OACI ;
- d) à soutenir les travaux relatifs à un objectif de réduction des émissions à long terme pour l'aviation internationale, à la lumière des rapports récents et des éléments nouveaux émanant par exemple de l'Assemblée générale des Nations Unies, du GIEC de la CCNUCC et de l'OMI, qui s'appuient sur les engagements de l'industrie et les possibilités techniques ;
- e) à noter que l'Europe est résolue à renforcer les capacités nécessaires à la protection de l'environnement aux fins de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Convention de Chicago et son Annexe 16 Résolutions A39-2 et A39-3

1. OBJECTIFS CNG2020 ET LE PANIER DE MESURES

1.1 L'adoption des SARP du CORSIA et de ses éléments de mise en œuvre convenus a mis en évidence une volonté commune d'appliquer l'accord de 2016 de l'Assemblée de l'OACI pour stabiliser les émissions de l'aviation aux niveaux de 2020. C'est une première étape vers la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris, en particulier celui de contenir l'élévation de la température de la planète nettement en dessous de 2°C, tout en poursuivant l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5°C.

1.2 La dernière évaluation des tendances en matière d'environnement par le CAEP de l'OACI montre que la consommation de carburant et les émissions de CO₂ augmenteront de 2,2 à 3,1 fois entre 2015 et 2045. Dans le scénario le plus probable, le nombre de vols au départ des aéroports de la région de la CEAC devrait passer de 5,2 millions en 2016 à 8,4 millions en 2040, et la consommation de carburant de 46,2 Mt en 2016 à 67,5 Mt en 2040. Malgré les améliorations continues du rendement du carburant, les émissions devraient croître alors que le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), dans son rapport spécial sur l'objectif visant à limiter la hausse de la température à 1,5°C³, a averti que, sans réductions nettes des émissions mondiales, le réchauffement de la planète pourrait atteindre 1,5°C dès 2030. Cette perspective rappelle la nécessité impérieuse de réaliser l'objectif de croissance carboneutre à partir de 2020 et au-delà (CNG2020) et de s'employer à réduire davantage les émissions.

1.3 Les États qui présentent cette note soutiennent fermement le panier de mesures de l'OACI, notamment le CORSIA, qui constitue le principal moyen de réaliser l'objectif CNG2020 de l'OACI. Ces États et le secteur de l'aviation ont pris des initiatives sur tous les éléments du panier de mesures, comme il ressort du Rapport sur l'aviation européenne et l'environnement (EAER)⁴ et des plans d'action soumis à l'OACI par les États membres de la CEAC. Selon le rapport précité, la consommation de carburant par passager-kilomètre a diminué de 24 % entre 2005 et 2017, et la consommation moyenne de carburant par passager-kilomètre devrait encore baisser de 12 % à 22 % d'ici 2040.

1.4 Comme de nombreux autres pays de la planète, les États membres de la CEAC ont aussi commencé à appliquer les SARP du CORSIA, ce qui témoigne de leur engagement à l'égard du Régime et d'une mise en œuvre solide et juridiquement contraignante sur leur territoire. L'ensemble des 44 États membres de la CEAC ont spontanément décidé de participer, dès le départ, à la phase pilote volontaire du CORSIA, comme ils l'ont affirmé dans la Déclaration de Bratislava de 2016, et ils sont pleinement engagés et solidaires dans la mise en œuvre du Régime.

³ <https://www.ipcc.ch/sr15/>

⁴ Ce rapport vise essentiellement à fournir des informations objectives, claires et précises sur la performance du secteur aéronautique européen en matière d'environnement. <https://www.easa.europa.eu/eaer/>

1.5 Les États qui présentent cette note soutiennent la mise en œuvre du CORSIA par l'adoption et l'application de règles et de mesures de gouvernance solides, étayées par la participation la plus large possible et une application à l'échelon national. Il est essentiel que tous les États et tous les exploitants s'engagent à réaliser l'objectif CNG2020 et à appliquer le CORSIA avec efficacité. Un niveau élevé de participation est crucial pour produire des effets positifs en matière climatique au moyen d'un régime mondial. Les unités d'émissions admissibles CORSIA, y compris des mécanismes destinés à garantir une offre et une additionnalité appropriées, assorties du cadre de durabilité des carburants admissibles auront une importance déterminante pour l'efficacité et la crédibilité du CORSIA. À cette même fin, le CORSIA tiendra compte des éléments nouveaux relevant de l'Accord de Paris et donnera effet à la prévention du double comptage.

2. CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (SAF)

2.1 Vu les prévisions de croissance du secteur et les options énergétiques limitées à court terme, comme l'a déjà reconnu l'OACI, le recours aux SAF, complété probablement par l'émergence d'aéronefs tout électrique et électriques hybrides, peut constituer l'une des principales mesures clés pour réduire sensiblement l'empreinte de l'aviation sur le climat, tout en générant des retombées socioéconomiques supplémentaires et d'autres avantages environnementaux. Les États qui présentent cette note saluent le rôle moteur que joue l'OACI dans la promotion des SAF ainsi que les progrès importants accomplis à ce jour, en particulier en ce qui concerne l'élaboration de normes mondiales régissant l'utilisation de ces carburants et la démonstration de leur innocuité et de leur faisabilité technique. Ils saluent également les progrès réalisés lors de la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs de l'OACI (CAAF/2) et du premier Séminaire bilan de l'OACI, et encouragent l'Assemblée de l'OACI à prendre des mesures pour mettre à jour la Vision de l'OACI pour 2050 afin d'y inclure un objectif quantitatif ambitieux quant à la proportion de CAF à remplacer par des SAF d'ici 2050, comme en a convenu la Conférence CAAF/2.

2.2 En revanche, il demeure très difficile de faire des SAF une réalité opérationnelle pour l'aviation, notamment en raison : i) du prix des SAF par rapport au kérosène fossile ; ii) des mesures d'incitation actuelles qui stimulent principalement les investissements pour l'utilisation des bioénergies dans les transports terrestres, d'où une disponibilité réduite des SAF ; iii) du fait que l'utilisation de carburants d'aviation durables ne diminue pas nécessairement les émissions de carbone de l'aviation, à moins d'être assortie d'une certification rigoureuse de la durabilité.

2.3 La Vision sur les carburants d'aviation durables pour 2050 de l'OACI engage les États, l'industrie et les parties prenantes, en particulier les entreprises de transport aérien, à s'efforcer, de façon prospective et concertée, à remplacer une proportion importante de carburants d'aviation classiques par des SAF d'ici 2050. Vu que les politiques actuelles n'ont permis de disposer que de faibles volumes à court terme, l'OACI et ses États membres devraient envisager de prendre des mesures d'incitation à l'investissement plus fortes et contribuer à l'essor d'un marché de SAF concurrentiel, y compris pour les carburants synthétiques produits à partir du surplus d'énergie électrique renouvelable. Des objectifs équilibrés en matière d'offre, établis de concert par les organismes de réglementation et les parties prenantes, peuvent efficacement aider les États à promouvoir la production et l'utilisation accrues de SAF.

2.4 L'OACI a un rôle particulier à jouer dans l'harmonisation à l'échelle mondiale des exigences de durabilité des SAF dans l'aviation en établissant un ensemble rigoureux de critères comprenant des principes environnementaux clés et, aussi, en veillant à ce que l'utilisation des SAF contribue à l'ensemble des objectifs de développement durable de l'ONU.

3. OBJECTIF À LONG TERME

3.1 L'engagement mondial de l'aviation internationale pour l'atteinte de l'objectif CNG2020 est une contribution essentielle à la cible de température à long terme visé par l'Accord de Paris. Depuis l'adoption de l'objectif CNG2020, l'OACI a fait des progrès importants dans la mise en œuvre de mesures concourant à cet objectif. Les États membres de l'OACI devraient être fiers de ces réalisations, qui montrent qu'une action efficace est possible lorsque les États agissent ensemble à l'échelle mondiale pour relever des défis planétaires. Pour que l'aviation internationale ait le même niveau d'ambition que d'autres secteurs dans les efforts d'atténuation des changements climatiques, il faudrait envisager des objectifs de réduction des émissions à plus long terme. La définition d'un objectif à long terme stimulera les investissements pour l'innovation technologique dans le secteur.

3.2 L'Accord de Paris de 2015 fixe des objectifs clairs pour limiter la hausse de la température de la planète, englobant toutes les émissions anthropiques de gaz à effet de serre. Pour atteindre ces objectifs, il faut plafonner les émissions mondiales dès que possible et bâtir une économie mondiale à émissions nettes zéro dans la deuxième moitié du siècle.

3.3 Comme l'indique le paragraphe 1.2, le rapport spécial du GIEC sur l'objectif consistant à limiter la hausse de la température à 1,5°C souligne non seulement l'ampleur sans précédent des mesures requises, mais aussi leur urgence. Il montre aussi que les moyens de réduction des émissions de CO₂ susceptibles de permettre de réaliser cet objectif exigeraient une baisse des émissions mondiales de CO₂ dans tous les secteurs de l'activité humaine de l'ordre de 45 % d'ici 2030, par rapport aux niveaux de 2010, et l'atteinte du niveau net zéro d'ici 2050.

3.4 Quoique non visé par les contributions déterminées au niveau national de la plupart des États dans le cadre de l'Accord de Paris, le transport maritime international a défini, via l'Organisation maritime internationale (OMI), une stratégie de réduction des émissions selon laquelle ses émissions devraient plafonner « dès que possible » et être réduites « de moitié au moins d'ici 2050 par rapport à 2008 ». Depuis plus d'une décennie maintenant, l'industrie de l'aviation internationale poursuit un objectif très semblable à long terme qui vise à réduire ses émissions nettes de 50 % d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2005.

3.5 Les États qui présentent cette note soulignent l'importance de riposter aux effets de l'aviation internationale sur les changements climatiques dans une perspective ambitieuse à long terme et demandent à l'OACI de convenir d'un objectif à long terme pour l'aviation internationale, compatible avec la limitation de la hausse de la température à 1,5°C fixée par l'Accord de Paris.

3.6 Comme avec l'objectif CNG2020, tout objectif à long terme devrait tenir compte du principe des circonstances spéciales et des capacités respectives (Résolution A39-2, § 6) en n'imposant pas d'obligations particulières aux États.

3.7 Le CAEP s'est vu conférer un mandat à ce sujet conformément à la Résolution A39-2, § 9, dans lequel la 39^e session de l'Assemblée a demandé au Conseil d'étudier la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale. Le CAEP poursuit ces travaux dans le cadre du programme des travaux proposé pour le cycle CAEP/12.

3.8 En guise de contribution à la réponse à la demande de fixer un objectif à long terme pour l'aviation internationale, les États qui présentent cette note estiment qu'il est désormais nécessaire d'évaluer la possibilité d'inscrire l'aviation internationale dans les stratégies de réduction du carbone à l'échelle mondiale décrites ci-dessus. Ces informations importantes permettront à l'OACI de prendre une

décision éclairée au plus tôt au sujet d'un objectif à long terme de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, en tirant parti des engagements de l'industrie et des possibilités techniques.

4. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

4.1 En 2018, les États membres de la CEAC ont participé à la première phase du programme des partenariats de parrainage AGIR POUR LE CORSIA de l'OACI. Dans le cadre de cette initiative, ainsi que d'autres projets financés par l'Union européenne (UE), des pays bénéficiaires, notamment en Afrique, dans les Caraïbes et dans les États membres de l'ASEAN⁵, ont reçu une assistance sous forme de formations d'experts et un appui nécessaire en matière de suivi dans les domaines suivants : capacité à mettre en œuvre le CORSIA dès le début de sa phase volontaire en 2021, ou le plus tôt possible, et promotion des autres éléments du panier de mesures, notamment l'élaboration ou la mise à jour des plans d'action nationaux pour la surveillance, la gestion et les comptes rendus des émissions de leur secteur aéronautique.

4.2 Ces projets, exécutés en étroite coopération avec l'OACI, permettront de promouvoir la mise en œuvre la plus efficace possible des normes et meilleures pratiques de l'OACI dans toutes ces régions. Ils démontrent l'engagement général de l'Europe exprimé dans la Déclaration de Bratislava, signée en 2016 par tous les États membres de la CEAC, et dans la Déclaration d'intention, signée en 2016 entre l'UE et l'OACI en marge de la 39^e session de l'Assemblée générale.

– FIN –

⁵ Brunéi, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande et Viet Nam.