



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

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

CONSIDÉRATIONS DU SECTEUR SUR LES MESURES DE PROTECTION DU CLIMAT DANS L'AVIATION

[Présenté par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ce document de travail réaffirme le soutien du secteur du transport aérien à l'Objectif ambitieux à long terme pour l'aviation civile internationale adopté lors de la 41^e assemblée de l'OACI ; le Système de compensation carbone pour l'aviation internationale de l'OACI (CORSA) ; les conclusions de la conférence CAAF/3 de l'OACI et son soutien actif aux progrès continus vers ces objectifs climatiques. Il rappelle également aux États et autres parties prenantes que ces engagements collectifs ne pourront aboutir sans une coordination des actions à l'intérieur et à l'extérieur du secteur de l'aviation.

Suite à donner : Nous invitons l'Assemblée à :

- a) reconnaître les avancées du secteur concernant le changement climatique et saluer l'Objectif ambitieux à long terme de l'industrie d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 ;
- b) prendre note du soutien total du secteur à la mise en œuvre de CORSA en tant que seule mesure pour l'aviation internationale qui soit basée sur le marché mondial ;
- c) demander au Conseil de poursuivre, avec le soutien sans réserve et la collaboration du secteur, le programme de travail axé sur les moyens de réaliser un tel objectif à long terme pour l'action climatique de l'aviation, y compris, par exemple : le besoin d'une politique globale sur le déploiement du carburant durable ; une aide à l'élaboration de plans d'action nationaux conformes à l'Objectif ambitieux à long terme ; et un renforcement des capacités pour les États qui en ont besoin ;
- d) encourager le secteur énergétique traditionnel à s'impliquer véritablement dans le défi de la transition énergétique vers les SAF, LCAF et autres énergies plus propres, en vue d'assurer un transfert ponctuel des ressources, de l'expertise et du financement au travers d'un dialogue et d'une coopération accrue vers la mise à l'échelle d'une énergie aéronautique plus propre ;
- e) encourager les États à prendre les mesures nécessaires pour soutenir la progression vers l'Objectif ambitieux à long terme, dans le cadre de leurs capacités, y compris : prendre des mesures politiques ambitieuses ; sécuriser le financement des mesures de décarbonation dans un contexte local ; et, avec l'aide de l'OACI et d'autres États, dans les domaines du renforcement des capacités, du transfert de technologie et du financement.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ATAG.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail porte sur l'objectif stratégique <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	

1. L'ENGAGEMENT DE L'AVIATION À ATTÉNUER SON IMPACT SUR LE CLIMAT

1.1 Lors de la 41^e assemblée de l'OACI en 2022, le secteur de l'aviation s'est vu rejoindre par des gouvernements pour un objectif climatique commun : les opérations de l'aviation civile internationale devront atteindre d'ici 2050 la neutralité carbone, c'est-à-dire l'Objectif ambitieux à long terme (LTAG), appuyé par le déploiement accéléré d'un programme exhaustif de réduction effective des émissions, la transition et l'innovation énergétiques dans tout le secteur de l'aviation et en partenariat avec les gouvernements internationaux. Cet accord se basait sur la volonté affichée par la gouvernance du secteur dans sa déclaration d'octobre 2021, selon laquelle l'aviation civile mondiale (nationale et internationale) atteindrait zéro émission nette de carbone d'ici à 2050.

1.2 Le consensus sur l'objectif LTAG faisait suite à un autre jalon de l'OACI, l'accord passé lors de sa 39^e assemblée de développer le Système de compensation carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Il précédait l'accord sur une mesure sous-jacente : la troisième Conférence de l'OACI sur les carburants alternatifs pour l'aviation (CAAF/3).

1.3 L'industrie est déterminée à poursuivre et à accélérer les améliorations en termes d'efficacité et les réductions des émissions de CO₂ qui ont été réalisées jusqu'à présent. Mais elle comprend également que les défis du climat nécessitent un engagement encore plus important, y compris un partenariat crucial avec les gouvernements et le secteur de l'énergie.

1.4 Des progrès significatifs ont été réalisés dans l'amélioration de l'efficacité de la connectivité fournie par l'aviation, avec des émissions de CO₂ par siège-kilomètre réduites de 55 % par rapport au même vol en 1990. Grâce à l'utilisation d'aéronefs bénéficiant de nouvelles technologies et aux améliorations des performances à l'exploitation, le secteur a évité l'émission de 14,6 milliards de tonnes de CO₂ depuis 1990. Les compagnies aériennes investissent actuellement dans plus de 15 000 aéronefs de nouvelle technologie, qui contribueront à aller encore plus loin dans l'amélioration des rendements. Cependant, la croissance du trafic outrepassa ces bénéfices, de sorte qu'une stratégie de décarbonation à plus long terme est nécessaire, en particulier la transition vers de nouveaux carburants.

1.5 L'industrie a entamé sa transition énergétique et sa décarbonation, et poursuit activement ces efforts. Cela comprend une accélération du déploiement des carburants durables d'aviation (CDA) produits à partir de différentes sources, y compris les déchets, la biomasse renouvelable et les options de carburants de synthèse tels que l'électricité renouvelable et le captage du dioxyde de carbone. De plus, les potentialités de mise en œuvre de solutions de propulsion électrique ou à base d'hydrogène font d'ores et déjà l'objet de recherches et d'innovations appréciables pour certains aspects de l'exploitation.

1.6 Depuis que l'objectif de zéro émission nette de carbone a été entériné par le secteur : 53 compagnies aériennes, représentant 45 % du trafic mondial, ont annoncé de leur propre chef des objectifs de 5 à 30 % de SAF dans leur approvisionnement en 2030 ; 45 États ont adopté (ou sont en cours d'adoption) des politiques visant à favoriser l'offre et la demande de SAF, tandis que la production en a doublé chaque année depuis 2021 avec 2 mégatonnes attendues en 2025. Il reste cependant beaucoup à faire pour progresser plus rapidement.

2. RÉAFFIRMATION DU SOUTIEN AU LEADERSHIP DE L'OACI DANS L'ACTION CLIMATIQUE DE L'AVIATION

2.1 Le secteur du transport aérien réaffirme son soutien aux éléments clés à la base de l'approche climatique de l'OACI : zéro émission nette de carbone à l'horizon 2050, conformément à l'objectif LTAG ; CORSIA, premier mécanisme basé sur le marché parmi tous les secteurs d'échelle mondiale ; la perspective et le cadre mondial adoptés lors de la conférence CAAF/3.

2.2 Réaliser l'Objectif pour 2050 constituera pour l'aviation un défi d'envergure. La période 2025-2030 sera cruciale pour définir la trajectoire vers 2050, en particulier sur l'accélération de la montée en puissance du SAF, des carburants d'aviation à moindre émission de carbone et d'autres sources d'énergie plus propres. Pour mettre à profit cette fenêtre d'action d'importance critique, une augmentation substantielle du soutien apporté par les États et les autres parties prenantes sera requise.

2.3 Le secteur du transport aérien affirme son soutien à la méthodologie de Surveillance et compte rendu du LTAG (LMR) du Conseil pour suivre l'avancement dans la marche vers l'objectif LTAG. Ses résultats seront essentiels, au cours des prochaines années, pour savoir si le secteur de l'aviation internationale est sur la bonne voie et si des mesures et des soutiens supplémentaires sont requis.

2.4 CORSIA a contribué avec succès à rassembler 131 États autour du soutien à un mécanisme mondial apte à mettre un terme à l'augmentation des émissions nettes de carbone dans l'aviation internationale. Le secteur de l'aviation réitère avec force son soutien à CORSIA et encourage tous les États à poursuivre leur engagement dans ses activités. Une mise en œuvre robuste de CORSIA sera indispensable au cours de son évolution vers un meilleur soutien à la transition énergétique et à la trajectoire vers l'objectif LTAG de l'OACI, sans omettre les récentes options d'élimination du CO₂, qui seront vitales dans le processus de décarbonation. Comme l'a rappelé la résolution 41-22 de l'assemblée de l'OACI, *CORSIA constitue l'unique mesure relative aux émissions de CO₂ par l'aviation internationale qui soit basée sur le marché mondial*. Il conviendra d'éviter d'autres taxes et impôts qui risqueraient de détourner les investissements de la décarbonation de l'aviation.

2.5 Certains signes semblent indiquer que les mesures politiques mises en place par les États contribuent effectivement à la réalisation de la Vision 2030 adoptée lors de la CAAF/3 de l'OACI. Les estimations de production pour cette période commencent également à converger, mais une attention et un soutien constants seront nécessaires pour atteindre la Vision 2030. Il demeure essentiel de prendre en compte les exigences de mise à l'échelle du SAF après 2030. Le passage des 5 % de réduction des émissions avec le SAF en 2030 aux niveaux requis pour atteindre le zéro net en 2050 ne sera pas une mince affaire. Par conséquent, un important soutien politique au SAF sera nécessaire au cours de la période 2030-2045 pour garantir que l'objectif à long terme puisse être atteint. Ces politiques devront impérativement s'attaquer à la fois à la demande et à l'offre de carburants alternatifs et, en premier lieu, se concentrer sur des mesures incitatives efficaces pour la fourniture de SAF. Même si de nombreux États peinent à offrir des incitations directes à la montée en puissance du SAF, ils pourront manifester leur soutien autrement, par exemple en réduisant les risques liés aux investissements en capital ou en réaffectant à des alternatives à faible émission de carbone, typiquement le SAF, les subventions publiques accordées aux combustibles fossiles.

2.6 L'OACI a pris de sérieuses initiatives pour faciliter la tâche aux États, dont les programmes ACT-SAF, ACT-CORSIA qui ont beaucoup de succès et la mise en place d'importants services tels que le Finvest Hub. Ces efforts doivent se poursuivre et se renforcer. Le secteur encourage les États à soutenir et à financer ces efforts tout en tirant bénéfice de ce qu'ils peuvent apporter.

3. LE SECTEUR NE PEUT PAS AGIR SEUL

3.1 Le secteur s'est engagé à atteindre à l'horizon 2050 la neutralité carbone au sein des procédures d'exploitation de l'aviation civile dans le monde (aux niveaux national et international) et à prendre d'ici là les mesures climatiques qui s'imposent. Afin d'y parvenir et de continuer d'apporter au monde, de façon durable, les avantages de la connectivité, l'aide des parties prenantes sera nécessaire.

3.2 Les gouvernements du monde entier sont encouragés à soutenir l'action du Secrétariat de l'OACI sur les moyens de mise en œuvre et les mécanismes politiques propres à accélérer le développement et à promouvoir le financement de la décarbonation dans le secteur du transport aérien.

3.3 Tant au niveau régional que national, les gouvernements devront mettre en œuvre des politiques favorisant le déploiement de la technologie, l'amélioration des infrastructures pour rendre l'exploitation plus efficace et tout particulièrement, la transition énergétique vers les énergies renouvelables, les solutions bas-carbone, les carburants durables d'aviation et la prise en compte des besoins de l'aviation dans les stratégies des gouvernements en matière d'hydrogène. L'investissement dans l'élimination de carbone constitue un autre aspect essentiel à considérer. Une réglementation et des politiques sensées pourront procurer des conditions d'investissement stables et durables à long terme, contrairement à des mesures punitives à court terme. La décennie à venir sera capitale pour réaliser les investissements indispensables à la satisfaction des besoins du secteur jusqu'en 2050 et au-delà.

3.4 Le secteur de l'énergie devra soutenir la transition énergétique, avec un changement d'échelle substantiel au niveau mondial dans la production de SAF et d'autres sources non conventionnelles telles que l'hydrogène vert et l'électricité à faible empreinte carbone. Les fournisseurs des filières traditionnelles doivent considérer comme une priorité de permettre un accès indifférencié aux systèmes d'approvisionnement en carburant des aéroports, afin que soit assurée l'ouverture des marchés de l'énergie.

3.5 Les institutions financières – y compris les banques multilatérales de développement – doivent mesurer l'importance stratégique de la connectivité offerte par le transport aérien et fournir à l'industrie les investissements indispensables au déploiement des technologies de réduction de carbone, des infrastructures et des systèmes énergétiques, en accordant priorité à la mobilisation de capitaux en faveur des technologies de production de SAF et d'élimination du carbone.

3.6 Les clients – y compris les entreprises acheteuses de billets d'avion et les voyageurs indépendants – peuvent soutenir la compensation par les compagnies aériennes des émissions de CO₂ et leur achat de carburant durable d'aviation par le biais de CORSIA, et aller plus loin au moyen de contributions volontaires, particulièrement à court et moyen terme, afin de permettre d'atténuer les émissions et d'accélérer la conversion vers le SAF.