



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION**

**COMITÉ EXÉCUTIF**

**Montréal, 28 septembre au 8 octobre 2010**

**Point 17 : Protection de l'environnement**

**DÉVELOPPEMENT D'UN CADRE DE TRAVAIL MONDIAL CONCERNANT  
LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE L'AVIATION CIVILE**

(Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) au nom des organismes ACI, CANSO, IATA, IBAC et ICCAIA, désignés ci-après comme « l'industrie de l'aviation »)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

L'industrie de l'aviation reconnaît qu'il est urgent que les États contractants de l'OACI adoptent un cadre de travail mondial, dont les principes seraient établis par l'OACI, et qui constituerait le moyen le plus approprié pour combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale et éviter les politiques unilatérales conflictuelles qui entraînent des pratiques non efficaces. Représentant tous les secteurs d'activité de l'industrie de l'aviation, l'ACI, CANSO, l'IATA et l'ICCAIA ont proposé un ensemble ambitieux de cibles communes et de principes pour combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation. De plus, l'IBAC, qui représente les manufacturiers et les exploitants du secteur de l'aviation d'affaires, s'est engagé à poursuivre les cibles mondiales de l'aviation et a développé un vigoureux programme d'appui. Les cibles communes comprennent une amélioration de l'efficacité énergétique de 1,5 % par année en moyenne d'ici 2020, ce qui conduira à une croissance neutre en carbone à partir de 2020, en vue de réduire de moitié les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005. Les cibles et les principes vont contribuer à assurer une croissance durable de l'aviation, soutenant l'économie mondiale et tenant compte des besoins particuliers des pays en développement, sans toutefois fausser la concurrence. L'atteinte de ces cibles ambitieuses nécessitera une approche à multiples facettes assortie d'un engagement ferme et d'investissements de la part des intervenants de l'aviation, dont les gouvernements.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à adopter un cadre de travail mondial pour combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, comportant des cibles ambitieuses mais réalistes et un ensemble de principes équilibré et équitable. Les mesures spécifiques à prendre sont exposées dans les paragraphes 5.2 à 5.4 de la présente note.

<sup>1</sup> Les versions arabe, chinoise, espagnole, française et russe sont fournies par l'IATA.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Protection de l'environnement – Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Sans objet.

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'industrie de l'aviation veut souligner l'importance pour les États contractants de l'OACI d'adopter un cadre de travail mondial, sous l'égide de l'OACI, comme moyen le plus approprié pour combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale et éviter les mesures unilatérales conflictuelles.

1.2. L'Aviation est un moteur clé de l'économie et du développement social. Elle transporte 2,2 milliards de passagers par année et procure 32 millions d'emplois, de sorte qu'elle représente 8 % du PIB mondial (3,2 billions \$US) et qu'elle intervient de façon essentielle dans le développement du tourisme et du commerce. L'aviation, qui contribue environ 2 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> générées par l'activité humaine, est déterminée à contribuer à la solution du problème et prend des mesures à cet effet. Mais l'industrie ne doit pas être tenue responsable au-delà d'un niveau équitable. La tendance qui fait qu'on adopte des mesures spécifiques nationales ou régionales de plus en plus fragmentées, visant à redresser les finances publiques, préoccupe grandement l'industrie. Cela comprend les taxes soi-disant environnementales et les projets concernant des régimes d'adjudication des permis d'émission de plus en plus contraignants. Cette situation n'est pas propice à l'atteinte de notre objectif commun de mettre en place de façon durable une industrie aérienne ordonnée, efficiente et financièrement saine, et elle nuira à l'économie mondiale dans l'ensemble.

1.3 L'aviation est l'activité mondiale par excellence; elle fournit un réseau interconnecté de services aériens couvrant le monde entier et elle est hautement concurrentielle. Étant donné la nature universelle du secteur de l'aviation et la nécessité d'éviter les distorsions concurrentielles dans les marchés directs et indirects, des mesures de collaboration multilatérales sont requises en toute hâte de la part de tous les États, touchant tous les intervenants du transport aérien.

1.4 Représentant tous les secteurs d'activité de l'industrie de l'aviation, l'ACI, CANSO, l'IATA et l'ICCAIA ont proposé un ensemble ambitieux de cibles communes et de principes afférents pour combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation. Les cibles communes comprennent une amélioration de l'efficacité énergétique de 1,5 % par année en moyenne d'ici 2020, une croissance neutre en carbone à partir de 2020, et une démarche visant à réduire de moitié les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005. Les cibles et les principes permettront d'assurer une croissance continue et durable de l'aviation, contribuant au maintien de l'économie mondiale, en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement, sans pour autant fausser la concurrence. L'atteinte de ces cibles ambitieuses nécessitera une approche à multiples facettes et un engagement ferme, ainsi que des investissements de la part de tous les intervenants de l'aviation, y compris les gouvernements.

## **2. FEUILLE DE ROUTE 2010 – 2020<sup>2</sup> : LE FONDEMENT ESSENTIEL DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE**

2.1 L'industrie de l'aviation a un solide dossier d'antécédents en matière d'améliorations environnementales, accomplies grâce à des investissements répétés dans les technologies, les méthodes d'exploitation et les infrastructures. Les investissements effectués au cours des vingt dernières années, soit depuis 1990, ont permis à l'industrie de réaliser des économies totales de 3,3 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub>.

2.2 L'industrie constate toutefois qu'il n'y a pas de place pour la complaisance. Pour continuer à combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'industrie dans un avenir immédiat, l'industrie a recommandé l'adoption d'une cible ambitieuse mais réaliste qui consiste à améliorer l'efficacité énergétique de 1,5 % par année en moyenne entre 2010 et 2020. Pour atteindre cette cible, qui représente une amélioration d'ensemble d'environ 17 % au cours de la période visée, l'industrie devra consentir des investissements importants, notamment pour l'achat d'environ 12 000 nouveaux aéronefs qui s'ajouteront à la flotte entre 2010 et 2020 au coût estimatif de 1,3 billion \$US, en plus de réaliser d'importantes améliorations au plan des coefficients d'occupation, des opérations et des infrastructures.

2.3 L'industrie est consciente que la réunion de haut niveau de l'OACI tenue en 2009 a recommandé une amélioration annuelle moyenne de l'efficacité énergétique de 2 % d'ici 2020. Nous remarquons que pour réaliser des améliorations de l'efficacité énergétique supérieures à 1,5 % en moyenne par année de 2010 à 2020, il faudrait que les gouvernements fassent d'urgence les investissements additionnels nécessaires à la modernisation des infrastructures de gestion du trafic aérien, et qu'ils mettent en place le cadre législatif et fiscal approprié pour promouvoir et accélérer l'intégration aux flottes de technologies innovatrices de réduction des émissions.

2.4 De même, il est urgent de mettre en place des politiques susceptibles d'appuyer et de faciliter le développement et l'utilisation de combustibles de remplacement durables et qui rendraient ces carburants commercialement viables et disponibles pour l'aviation. Cela inclut le développement de critères de durabilité appropriés et harmonisés à l'échelle mondiale pour les biocarburants. L'industrie de l'aviation a exercé un leadership dans le développement, la mise à l'essai et la promotion de ces carburants. Toutefois, pour atteindre un niveau acceptable de déploiement commercial à l'échelle mondiale, il faudra des réglementations à l'appui et des investissements supplémentaires de la part des gouvernements.

## **3. MISE EN ŒUVRE DE LA CIBLE COMMUNE DE L'INDUSTRIE CONCERNANT UNE CROISSANCE NEUTRE EN CARBONE À PARTIR DE 2020**

3.1 L'industrie propose l'établissement, à compter de 2020, d'un plafond mondial des émissions nettes de CO<sub>2</sub>, inscrit dans un cadre de travail mondial touchant le secteur. C'est ce qu'on appelle généralement la croissance neutre en carbone à partir de 2020. L'industrie presse les États contractants de l'OACI d'inclure cette cible dans le cadre de travail mondial.

3.2 Même en comptant sur les améliorations d'efficacité énergétique cruciales d'ici 2020, l'atteinte de la cible de croissance neutre en carbone d'ici 2020 nécessitera d'importants et nombreux

---

<sup>2</sup> Les nombres et les évaluations mentionnés dans cette section proviennent du Modèle carbone de l'aviation de l'IATA (2010) et ont été présentés au Groupe informel des Directeurs généraux sur le climat (DGCI) de l'OACI.

investissements additionnels de la part des exploitants d'aéronefs et des autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement. Les analyses de l'industrie démontrent que le renouvellement de la flotte d'aéronefs apportera une contribution essentielle à la poursuite de cet objectif, mais que les carburants de remplacement viables devront jouer un rôle plus important avec le temps. L'appui des gouvernements, sous forme notamment d'investissements publics dans les infrastructures appropriées, sera essentiel pour faciliter l'accès de l'aviation à ces carburants.

3.3 Même en considérant le potentiel de réduction associé à ces mesures, les analyses suggèrent que l'industrie aurait aussi besoin d'investir dans les instruments du marché du carbone pour atteindre l'objectif de croissance neutre en carbone d'ici 2020. Les programmes de compensation de carbone de l'industrie pourraient jouer un rôle considérable dans ce contexte et les compensations de carbone devraient être reconnues et comptabilisées en tant que mesures légitimes pour combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation.

3.4 Pour favoriser l'atteinte de la cible de croissance neutre en carbone à partir de 2020 d'une façon vigoureuse et expéditive, l'industrie a développé plusieurs autres éléments :

- **Exigences de surveillance et rapport** – Les émissions de CO<sub>2</sub> attribuables à toutes les activités d'aviation commerciale doivent être comptabilisées de façon transparente et centralisée à l'échelle mondiale, en évitant la double comptabilité. Pour poser les bases d'un mécanisme de surveillance et de rapport crédible et s'étendant à l'ensemble de l'industrie, les transporteurs membres de l'IATA ont commencé, à compter de 2010, à transmettre à l'IATA les données clés, y compris les données sur le trafic, le carburant, l'utilisation de carburants de remplacement et les compensations de carbone. Cet engagement fait passer l'IATA de l'actuel système volontaire de rapport à un système s'étendant à tous les membres. Les compagnies non membres de l'IATA sont encouragées à participer à ce système sur une base volontaire. L'IBAC et ses associations membres élaborent des concepts de rapport de données applicables aux exploitants d'aéronefs d'affaires.
- **Cible commune, avec responsabilité individuelle** – L'industrie souscrit à l'idée que la responsabilité d'atteindre la cible commune de croissance neutre en carbone d'ici 2020 doit être partagée de façon équitable parmi les exploitants membres, en tenant compte de la performance de rendement énergétique individuelle de chaque exploitant et ce, sans qu'un exploitant assume la responsabilité des émissions d'un autre exploitant. Ayant une responsabilité individuelle, chaque exploitant devrait pouvoir décider des mesures à mettre en œuvre pour réduire ou atténuer ses émissions de CO<sub>2</sub> afin d'atteindre sa cible, qu'il s'agisse de renouveler sa flotte, de mettre à niveau les appareils, d'améliorer ses procédures d'exploitation, d'utiliser des carburants de remplacement ou de recourir aux instruments du marché du carbone.

#### 4. PRINCIPES ESSENTIELS DU CADRE DE TRAVAIL

4.1 Bien que les cibles d'émissions soient sans aucun doute un élément central du cadre de travail mondial pour combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, le cadre de travail doit aussi comprendre des principes de base concernant la mise en œuvre. L'industrie de l'aviation propose les principes suivants :

- **Comptabilisation des émissions de l'aviation** – Les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation devraient être considérées à l'intérieur d'un cadre de travail mondial et comptabilisées dans un inventaire mondial des émissions, et non au niveau régional ou national. Il est essentiel que les émissions de l'aviation soient comptabilisées une seule fois.
- **Couverture géographique** – En raison de l'interconnectivité du transport aérien, le cadre de travail devrait s'appliquer également aux émissions domestiques et internationales, sans distinction.
- **Interdépendance des mesures** – Lorsqu'ils planifient des interventions pour combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, les organismes de réglementation doivent évaluer et équilibrer soigneusement les impacts possibles de ces interventions. Mais quelle que soit l'approche choisie, les mesures adoptées ne doivent pas compromettre la sécurité et elles doivent être réalisables au plan technologique, raisonnables au plan économique et avantageuses au plan de l'environnement. L'industrie de l'aviation croit que l'OACI est le seul intervenant apte à fournir les orientations et l'expertise technique pour l'élaboration des mesures d'atténuation et à faire en sorte que ces mesures n'aient pas un impact négatif sur la sécurité ou sur d'autres aspects environnementaux sensibles tels que le bruit et la qualité de l'air local.
- **Mesures économiques rentables** – Les mesures économiques destinées à combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation doivent être rentables et non discriminatoires.
- **Utilisation des revenus** – Tous les revenus provenant des mesures économiques reliées au cadre de travail en vue de combattre les émissions de l'aviation devraient être affectées aux aspects environnementaux de l'aviation. Ces revenus devraient prioritairement être réinvestis dans des mesures additionnelles pour améliorer davantage le profil d'émission de l'aviation, par exemple en appuyant la mise au point et le déploiement d'aéronefs, de moteurs et d'infrastructures plus efficaces au plan énergétique, le développement de carburants de remplacement viables à faibles émissions de carbone, et des investissements dans les technologies CNS/ATM.
- **Utilisation des instruments du marché du carbone** – Pour assurer l'efficacité du cadre de travail mondial, il faut le doter d'une architecture ouverte, c'est-à-dire que l'aviation devrait avoir un accès plein et entier aux instruments du marché du carbone pour remplir ses obligations, à égalité avec les autres secteurs industriels.
- **Cadre de travail mondial** – En tant qu'organisme désigné par les Nations Unies pour l'aviation internationale, l'OACI devrait exercer un rôle central de surveillance à l'intérieur du cadre de travail mondial et établir les principes du cadre de travail.
- **Réponse à des besoins divergents** – Traditionnellement, l'OACI a tenu compte des besoins particuliers des États contractants qui éprouvaient des difficultés à se conformer aux normes ou aux pratiques recommandées, par exemple en leur offrant un soutien technique ou financier ou en aménageant le calendrier de mise en œuvre des mesures. L'industrie est prête à explorer les moyens de tenir compte des besoins particuliers des États contractants, consciente qu'elle est de la nécessité de trouver

des solutions équitables et rentables, à l'échelle mondiale, pour éviter les distorsions concurrentielles.

4.2 En plus des principes généraux exposés dans le paragraphe précédent, l'industrie suggère que dans la mesure où on recourt à des mesures fondées sur le marché, ces dernières devraient :

- appuyer la croissance viable du secteur de l'aviation ;
- faire en sorte que le secteur de l'aviation soit traité de façon équitable par rapport aux autres industries et reconnaître les investissements déjà faits pour améliorer l'efficacité ;
- réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de manière économique ;
- être aussi transparentes et simples que possible ;
- s'inscrire dans un ensemble de mesures qui touchent la technologie, les opérations et les infrastructures, afin d'atteindre les objectifs auxquels souscrit l'industrie ;
- éviter d'être redondantes; les émissions de CO<sub>2</sub> de l'industrie ne devraient être comptabilisées qu'une seule fois ;
- éviter de créer des distorsions concurrentielles, dans les marchés directs et indirects ;
- respecter le principe de non discrimination parmi les exploitants et tenir compte des différences entre les États au plan des besoins et des capacités ;
- accorder un accès plein et entier aux marchés du carbone, au besoin ; et
- être appliquées par les États aux exploitants d'aéronefs d'autres États contractants uniquement sur la base d'une entente mutuelle entre ces États.

## 5. CONCLUSIONS

5.1 L'industrie de l'aviation est résolue à combattre ses émissions de CO<sub>2</sub> et est unie dans la défense des cibles communes et des principes qu'elle propose. La Résolution de l'industrie présentée à l'Annexe A, adoptée le 31 août 2010, n'est que la plus récente manifestation de l'engagement de l'industrie. Les États contractants de l'OACI ont une occasion unique de tirer parti de la détermination de tout le secteur de l'aviation.

5.2 L'industrie de l'aviation demande donc aux gouvernements d'intervenir de façon décisive et presse l'Assemblée de s'entendre sur un cadre de travail mondial pour combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, étayé par des cibles ambitieuses mais réalistes et un ensemble de principes équitables et équilibrés.

5.3 En particulier, l'industrie de l'aviation presse l'Assemblée d'adopter, à l'intérieur de ce cadre de travail mondial, les cibles communes qui suivent :

- amélioration de l'efficacité énergétique de 1,5 % par année en moyenne entre maintenant et 2020 ;
- croissance neutre en carbone à partir de 2020 ; et

- réduction nette des émissions de CO<sub>2</sub> de 50 % d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005.

L'atteinte de ces cibles ambitieuses nécessite une approche à multiples facettes assortie d'engagements fermes et d'investissements de la part de tous les intervenants de l'aviation, y compris les gouvernements.

5.4. De plus, l'industrie de l'aviation presse l'Assemblée d'inclure, dans le cadre de travail mondial, les principes généraux exposés au paragraphe 4.1 de la présente note, ainsi que les principes spécifiques à l'utilisation potentielle des mesures fondées sur le marché, tels qu'exposés dans le paragraphe 4.2.

-----

## APPENDICE

### RÉSOLUTION DE L'INDUSTRIE DE L'AVIATION À PROPOS DE LA CROISSANCE NEUTRE EN CARBONE À PARTIR DE 2020 ET DU CADRE DE TRAVAIL MONDIAL DESTINÉ À GÉRER LES ÉMISSIONS DE L'AVIATION

#### Introduction

L'industrie de l'aviation civile, représentée par l'ACI, CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA (« l'industrie »), prend ses responsabilités environnementales très au sérieux et affiche un dossier inégalé concernant l'amélioration de sa performance environnementale au cours des ans. Elle est résolue à améliorer son efficacité énergétique de 1,5 % par année en moyenne entre maintenant et 2020 ; à stopper la croissance de ses émissions nettes de carbone à compter de 2020 (croissance neutre en carbone à partir de 2020) et à réduire de moitié ses émissions nettes d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005, à condition que les gouvernements encouragent la recherche technologique et le développement de cellules d'aéronefs et de moteurs performants ainsi que le développement commercial de carburants de remplacement à faibles émissions, tout en fournissant des infrastructures aéroportuaires et d'espace aérien modernes.

Les politiques mises de l'avant doivent être économiques, équitables et coordonnées à l'échelle mondiale par l'OACI, et fournir un accès aux marchés du carbone. Les gouvernements doivent reconnaître que la capacité de l'industrie d'investir dans les nouveaux aéronefs, qui représentent actuellement le moyen le plus économique de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, est menacée par un fardeau réglementaire croissant et onéreux, qui comprend des taxes, des frais et des mesures économiques.

La coopération entre l'industrie et l'OACI constitue une base solide pour la mise en place d'un cadre de travail mondial fondé sur les cibles de l'industrie et sa stratégie à quatre piliers.

#### Résolution

L'industrie de l'aviation civile :

1. Appuie fortement les efforts continus des gouvernements pour élaborer un cadre de travail exhaustif pour la gestion des émissions de carbone à l'échelle mondiale, sous l'égide de l'OACI, plutôt qu'un ensemble disparate de plans unilatéraux nationaux ou régionaux.
2. Convient qu'un tel cadre de travail doit tenir compte des besoins spéciaux des pays en développement et des marchés matures de l'aviation, tout en assurant des règles du jeu équitables pour les exploitants.
3. Encourage l'OACI et les gouvernements à obtenir l'aval de la 37<sup>e</sup> Assemblée triennale de l'OACI vis-à-vis d'un cadre de travail mondial (ou d'une approche acceptée à l'échelle mondiale) afin de limiter et de réduire les émissions de l'aviation, selon les propositions de l'industrie.