



# 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

Montréal, 19 - 22 juillet 2022

## RÉSUMÉ DES DÉBATS D'OUVERTURE ET AU TITRE DU POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Secrétariat)

### Ouverture de la réunion

1. La réunion de haut niveau a été inaugurée par la présentation d'une vidéo<sup>1</sup> sur le processus LTAG faisant ressortir l'urgence de faire face à l'incidence de l'aviation sur le climat, qui a été suivie par l'allocution liminaire de M. Salvatore Sciacchitano, Président du Conseil de l'OACI. Souhaitant la bienvenue aux délégations, le Président les a encouragées à faire preuve d'une résolution collective en vue de construire un avenir durable pour l'aviation internationale et à manifester la volonté politique forte des États de travailler conjointement au sein de l'OACI, entre eux et avec l'industrie aéronautique pour atteindre les résultats recherchés dans le cadre d'un objectif LTAG ambitieux. Le Président a mis en exergue les travaux techniques du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI sur le rapport LTAG, qui fait état de trois scénarios intégrés de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur de l'aviation pour un objectif ambitieux de réduction des émissions, englobant les aspects préparation, accessibilité et ambition. Ce rapport a été approuvé par consensus au sein du CAEP et publié par le Conseil en mars 2022. Le Président a également souligné que la réalisation du LTAG doit s'accompagner de moyens concrets et pratiques de soutien à la mise en œuvre et au suivi des progrès réalisés, représentant l'accord sur un « ensemble équilibré » pour tous, sous le leadership de l'OACI dans un monde post-COVID.

### Discours introductif

2. M. Bertrand Piccard, fondateur et président de la Fondation Solar Impulse, s'est adressé à la réunion.

---

1. [https://youtu.be/8fCvQ\\_Htmqo](https://youtu.be/8fCvQ_Htmqo)

### **Élection du président et de la vice-présidente de la réunion**

3. Sur la proposition de Singapour, appuyée par la Grèce et la Colombie, M. Juan Edghill, Ministre des travaux publics du Guyana, a été élu président de la réunion. Mme Aishath Nahula, Ministre des transports et de l'aviation civile des Maldives, a été élue première vice-présidente et Mme Charity Musila, Représentante permanente suppléante du Kenya auprès de l'OACI, a été élue deuxième vice-présidente.

### **Secrétariat**

4. La réunion a noté que M. J. C. Salazar, Secrétaire général de l'OACI, agirait en tant que Secrétaire de la réunion et qu'il serait conseillé par M. K. Rhama, Directeur du transport aérien (ATB) et par Mme J. Hupe, Directrice adjointe, Environnement, de la Direction du transport aérien. La réunion pourra également compter sur la participation de plusieurs fonctionnaires supérieurs et sur l'ensemble des ressources du Secrétariat.

### **Exposé sur le cadre général du LTAG**

5. La réunion a noté l'exposé de Mme J. Hupe, Directrice adjointe, Environnement, de la Direction du transport aérien, dans lequel elle a présenté le cadre général du LTAG et fourni le contexte et la base des différents points de l'ordre du jour de la réunion.

### **Déclarations de haut niveau d'États membres et d'organisations internationales**

6. Des déclarations ont été faites par des Représentants de haut niveau de 27 États membres (Arabie Saoudite, Argentine, Brésil, Canada, Cap-Vert, Chili, Chine, Émirats arabes unis, Espagne, États-Unis, Fédération de Russie, France, Grèce, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Maldives, Nouvelle-Zélande, Oman, Pays-Bas, Qatar, République de Corée, Rwanda, Royaume-Uni, Singapour et Tchéquie), et de trois organisations internationales (Conseil international des aéroports, Groupe d'action du transport aérien et Union européenne). En outre, le Guatemala et le Pérou ont présenté leurs points de vue sur le LTAG.

### **Dispositions administratives**

7. La réunion a approuvé les heures de travail et le calendrier décrits dans la note HLM-LTAG-WP/1. En réponse à la note HLM-LTAG-WP/23 présentée par le Brésil, la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde, demandant des amendements aux points de l'ordre du jour figurant dans la note WP/1, la réunion a noté que ces points avaient déjà été approuvés par le Conseil de l'OACI et que les questions soulevées dans la note WP/23 sur le principe des responsabilités communes mais différenciées et des moyens de mise en œuvre seraient intégrées aux débats sur les points de l'ordre du jour.

### **Point 1 de l'ordre du jour : Scénarios de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et modalités relatives à un objectif ambitieux mondial à long terme concernant l'aviation internationale**

8. La réunion examine quatre notes de travail présentées par le Secrétariat et 11 notes présentées par des États et des organisations internationales. Ces notes sont résumées ci-après.

9. La note HLM-LTAG-WP/2 présentée par le Secrétariat fournit une vue d'ensemble des travaux de l'OACI sur la faisabilité du LTAG et explique les six blocs de

construction qui servent de base à la structure et à la facilitation des débats sur les questions liées au LTAG.

10. La note HLM-LTAG-WP/3 présentée par le Secrétariat fournit des renseignements sur les faits récents intervenus dans d'autres organismes des Nations Unies pertinents pour l'aviation internationale, en particulier en ce qui concerne la faisabilité d'un LTAG pour l'aviation internationale.

11. La note HLM-LTAG-WP/4 présentée par le Secrétariat met l'accent sur l'évaluation technique réalisée par le CAEP sur la faisabilité de différents scénarios de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur de l'aviation, en notant que l'incidence potentielle la plus importante sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation proviendra des mesures liées aux carburants, tout en constatant un niveau sans précédent d'émergence de nouvelles technologies et innovations favorisant une transition vers l'aviation verte.

12. La note HLM-LTAG-WP/5 présentée par le Secrétariat fournit des renseignements sur les travaux de l'OACI relatifs au niveau d'ambition d'un LTAG pour l'aviation internationale, grâce à un processus de partage de l'information et de consultation, notamment l'état des lieux annuel de l'OACI et les Dialogues de l'aviation mondiale sur le LTAG (GLAD), ainsi que les engagements des États, de l'industrie aéronautique et d'autres parties prenantes.

13. La note HLM-LTAG-WP/10 présentée par l'Indonésie exprime l'avis que le LTAG ne doit pas entraver la croissance de l'industrie aéronautique, en particulier dans les pays en développement. Le point de vue selon lequel la nécessité du renforcement des capacités et de la coopération entre les États membres de l'OACI en vue de réduire au minimum les incidences non souhaitées de la mise en œuvre du LTAG sera examiné au titre du point 2 de l'ordre du jour.

14. La note HLM-LTAG-WP/9 présentée par la Chine et la Fédération de Russie fait valoir la nécessité de poursuivre les recherches pour élaborer des scénarios plus objectifs de réduction réelle des émissions de CO<sub>2</sub> et pour identifier des sources possibles de financement des activités prévues à l'échelle mondiale. Le président explique les travaux préparatoires en cours au sein de l'OACI pour combattre les feux de forêts et les autres catastrophes naturelles et précise en outre que, bien que des mesures prises en dehors du secteur aéronautique puissent être envisagées dans le cadre du LTAG, la réunion n'examinera pas expressément le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) ni les mesures régionales basées sur le marché.

15. La note HLM-LTAG-WP/12 présentée par l'Arabie saoudite, l'Égypte, les Émirats arabes unis, le Koweït, Oman, le Qatar et le Soudan et appuyée par l'Organisation arabe de l'aviation civile (ACAO), présente un point de vue sur un examen détaillé de l'incidence économique de tout accord sur le LTAG, les principes à suivre pour l'établir et la limitation des débats et des décisions éventuels sur le LTAG à des mesures propres au secteur aéronautique, ainsi que la reconnaissance des efforts régionaux en matière de production et d'utilisation de carburants novateurs, notamment les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), entre autres, comme mesure efficace pour réduire les émissions de l'aviation internationale.

16. La note HLM-LTAG-WP/18 présentée par la Tchéquie au nom de l'Union européenne (UE) et ses États membres et par d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) exprime l'avis qu'il faut retenir pour le LTAG des options qui incluent un objectif conforme aux objectifs de température de l'Accord de Paris, comme des émissions nettes de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale nulles en 2050, selon un ensemble de jalons, et établir à

la Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) de 2023 un cadre mondial de déploiement de carburants d'aviation durables (SAF) de manière durable. Les points de vue sur le lancement d'un processus visant à établir les moyens de suivre, de communiquer et de vérifier les progrès en matière de réalisation du LTAG d'ici la fin de 2023 seront examinés au titre du point 3 de l'ordre du jour.

17. La note HLM-LTAG-WP/21, présentée par l'Arabie saoudite, la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde, fait valoir que l'OACI doit tenir compte du principe des responsabilités communes mais différenciées (CBDR) et du principe de l'équité dans sa décision sur un LTAG, et que les nations développées doivent prendre immédiatement les devants dans le plafonnement et la réduction des émissions de carbone et être les premières, en toute logique, à atteindre l'objectif « zéro émission nette ». Le point de vue concernant l'établissement de mécanismes d'assistance, ainsi que la fourniture aux pays en développement d'un soutien technique, financier et en matière de renforcement des capacités pour les aider à lutter contre les changements climatiques dans l'aviation internationale, seront examinés au titre du point 2 de l'ordre du jour.

18. La note HLM-LTAG-WP/24, présentée par le Brésil, la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde, exprime l'avis que la lutte contre les changements climatiques comporte des éléments essentiels d'atténuation, d'adaptation, de financement et de technologie. Elle fait aussi valoir la nécessité pour l'OACI de tenir pleinement compte des documents juridiques pertinents de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et des résultats des recherches du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans l'examen des objectifs à long terme et des autres questions liées à la réduction des émissions de l'aviation, en particulier les principes de l'équité et des responsabilités communes mais différenciées.

19. La note HLM-LTAG-WP/25, présentée par la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde, exprime l'avis que les travaux effectués par le Conseil de l'OACI et avec le soutien du CAEP n'ont pas permis de remplir le mandat de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée et que le rapport LTAG ne peut pas être utilisé comme base pour les négociations et les consultations sur la faisabilité de tout LTAG qui sera proposé à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

20. La note HLM-LTAG-WP/26, présentée par la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde exprime l'avis selon lequel une révision à la hausse de l'ambition du LTAG devrait être fondée sur un état des lieux et des travaux de recherche sur les objectifs de réduction des émissions, ainsi que sur les mesures décidées individuellement par les États, en partant du principe que les pays développés prendront les devants dans la réduction substantielle des émissions et la fourniture d'un appui suffisant aux pays en développement.

21. La note HLM-LTAG-WP/30, présentée par la Nouvelle-Zélande et coparrainée par le Canada, les Îles Cook, le Japon, le Kenya, Kiribati, la Papouasie-Nouvelle-Guinée et les Samoa, exprime l'avis que les décisions relatives à l'action climatique ne peuvent pas être retardées et que les États devraient s'efforcer de définir un LTAG ambitieux. L'avis selon lequel l'établissement d'un LTAG devrait prendre en compte la nécessité d'une transition équitable sera examiné dans le cadre du point 2 de l'ordre du jour.

22. La note HLM-LTAG-WP/11, présentée par l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA), exprime des avis en faveur d'un objectif « zéro émission nette » pour l'aviation internationale et d'un LTAG sous la forme d'un objectif d'émissions cumulatives plus une année désignée pour plafonner les émissions comme étape intermédiaire. Le président indique

que la proposition de l'ICSA d'encourager les États à inclure leur part des émissions de l'aviation dans les contributions déterminées au niveau national (NDC) de l'Accord de Paris de la CCNUCC ne peut pas être examinée par la réunion des États membres de l'OACI, étant donné que les émissions de l'aviation internationale ne font pas partie des NDC et sont du ressort de l'OACI. L'OACI ne peut pas prendre une décision au nom des Parties à la CCNUCC, et inversement, ces deux entités étant des organismes ONU souverains, avec leurs propres mandats et leurs propres membres. Le président souligne aussi le rôle fondamental de l'OACI dans l'harmonisation mondiale, qui encadre la façon dont les débats sur un LTAG devraient se dérouler sur le plan mondial, tout en tenant compte des différentes circonstances nationales et régionales.

23. La note HLM-LTAG-WP/20, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de la navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), sous la coordination du Groupe d'action du transport aérien (ATAG), exprime le point de vue commun de l'industrie aéronautique en faveur d'un objectif ambitieux à long terme sectoriel de l'OACI pour l'action climatique en aviation, en adéquation avec l'objectif de température de 1,5 °C de l'Accord de Paris et confirmé par les conseils scientifiques les plus récents sur la limitation des pires conséquences du changement climatique, en vue d'atteindre l'objectif de carboneutralité d'ici 2050. Le point de vue sur l'élaboration par le Conseil de l'OACI, avec le plein soutien de l'industrie, d'un programme de travail visant à déterminer les moyens de mise en œuvre d'un LTAG sera examiné dans le cadre du point 2 de l'ordre du jour.

24. Le président se félicite de la fourniture des notes d'information suivantes : HLM-LTAG-IP 1, 2, 3 et 4, par le Secrétariat ; HLM-LTAG-IP/5, par l'IBAC, sous la coordination de l'ATAG ; HLM-LTAG-IP/6, par l'ICSA ; HLM-LTAG-IP/7, par la CANSO ; HLM-LTAG-IP/8, par l'ICCAIA, sous la coordination de l'ATAG ; HLM-LTAG-IP/9, par l'IATA ; et HLM-LTAG-IP/10, par l'ATAG. Une vidéo<sup>2</sup> produite par l'ATAG est présentée à la réunion, sur des messages mettant au premier plan de jeunes professionnels de l'aviation.

25. Durant les interventions suivantes, tous les États et les organisations font valoir l'importance de l'adoption de mesures pour faire face à la menace existentielle du changement climatique et la nécessité d'un objectif à long terme mondial pour l'aviation internationale, en tenant compte des circonstances et niveaux de préparation différents des États ainsi que de la capacité de chaque État à contribuer à l'effort collectif, tout en reconnaissant aussi la nécessité d'une mise en œuvre d'un LTAG conforme à l'esprit de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI.

26. Les États et les organisations se félicitent des travaux accomplis par l'OACI sur la faisabilité d'un LTAG depuis la dernière session de l'Assemblée, en particulier l'élaboration du rapport LTAG. Certains délégués constatent que le rapport a été approuvé à l'unanimité par le CAEP, estiment que le rapport est complet et que d'autres travaux ne sont pas nécessaires. Ils conviennent que le rapport devrait servir de base aux délibérations de la prochaine session de l'Assemblée sur un LTAG. D'autres délégués expriment une préoccupation, faisant valoir que les travaux du CAEP n'avaient pas permis de mener à bien le mandat établi par la résolution A40-18 de l'Assemblée de l'OACI, notamment en ce qui concerne les incidences financières pour des régions et des pays en développement particuliers, et l'absence d'éléments sur l'assistance aux pays en développement pour les aider à atteindre un LTAG convenu, quel qu'il soit.

---

2. <https://vimeo.com/729215593>

27. Certains délégués font valoir qu'il est urgent que l'OACI convienne d'un LTAG ambitieux, indiquant la nécessité pour le secteur de travailler en vue d'un objectif mondial de carboneutralité d'ici 2050, avec de possibles cibles intermédiaires pour 2030 et 2040, vu le plus récent consensus scientifique du GIEC, et en appui à l'objectif de température de 1,5 °C de l'Accord de Paris. Ils reconnaissent aussi que la mise en œuvre d'un LTAG comme objectif collectif devrait être flexible et ne pas attribuer d'objectifs spécifiques de réduction des émissions à des États individuels.

28. D'autres délégués expriment une préoccupation sur l'examen des résultats concernant les émissions nettes nulles, notant que l'ampleur des réductions d'émissions apportées par des mesures sectorielles basées sur les scénarios pris en compte dans le rapport LTAG ne permettra pas au secteur d'atteindre la carboneutralité, et les plus récents rapports scientifiques du GIEC, qui reconnaissent que l'aviation est un secteur difficile à décarboner. Ils demandent aux États développés de prendre les devants pour atteindre la carboneutralité avant les États en développement.

29. Il est donné acte des points de vue sur l'interdépendance entre le niveau d'ambition d'un LTAG et l'ampleur de la fourniture de moyens de mise en œuvre d'un LTAG (qui fera l'objet d'un examen au titre du point 2).

30. Des délégués expriment des points de vue sur l'importance cruciale de l'établissement de moyens de mise en œuvre pratiques, notamment par l'intermédiaire des plans d'action nationaux de l'OACI, d'une augmentation du soutien en matière de financement, de transfert de technologie et de renforcement des capacités pour la réalisation de tout LTAG convenu, en appui à l'initiative de l'OACI *Aucun pays laissé de côté*. Certains délégués estiment qu'il sera difficile de convenir d'un LTAG ambitieux, étant donné les préoccupations quant aux incidences en particulier sur les pays en développement ; d'autres délégués soulignent qu'un LTAG convenu permettra de rediriger un soutien financier vers le secteur, qui en a bien besoin, et créera des occasions économiques pour les États en développement.

31. Le président explique qu'un résumé des notes et des principaux points de vue présentés dans le cadre du point de l'ordre du jour à l'examen sera produit sous forme de « résumé des débats » (SD/1), qui sera examiné plus tard durant la réunion. Il y aura également des résumés des débats sur les points 2 (SD/2) et 3 (SD/3). En raison de leurs interdépendances étroites, les conclusions sur ces trois points seront examinées ensemble ultérieurement, dans un projet de résumé des débats sur le point 4 de l'ordre du jour (SD/4).