



**RÉUNION DE HAUT NIVEAU
SUR LA FAISABILITÉ D'UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME
CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂
DE L'AVIATION INTERNATIONALE**

Montréal, 19 – 22 juillet 2022

**RÉSUMÉ DES DÉBATS
AU TITRE DU POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR**

(Note présentée par le Secrétariat)

**Point 2 : Moyens de mise en œuvre d'un objectif ambitieux mondial à long terme concernant
l'aviation internationale**

1. La réunion examine deux notes de travail du Secrétariat et 12 notes de travail¹ venant d'États et d'organisations internationales, ci-dessous résumées.
2. La note HLM-LTAG-WP/6, présentée par le Secrétariat, donne une vue d'ensemble du rôle que jouent, pour atteindre un objectif ambitieux à long terme (LTAG), les plans d'action des États en matière de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale et les feuilles de route d'appui à la mise en œuvre et aux contributions des États, ainsi que les projets et partenariats mis en place par l'OACI avec les États et d'autres organisations internationales en vue de réduire les émissions de CO₂.
3. La note HLM-LTAG-WP/7, présentée par le Secrétariat, contient des contributions sur les moyens possibles de mettre en œuvre un objectif ambitieux à long terme, notamment par une collaboration en vue du développement et du déploiement à l'échelle mondiale des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres sources d'énergie et technologies propres pour l'aviation, dans le cadre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF) récemment lancé par l'OACI, en tenant compte de la possibilité de l'étendre à d'autres aspects, ainsi que par un accès facilité à un soutien en matière de financement et d'investissement pour la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions de CO₂ spécifiques.
4. La note HLM-LTAG-WP/16 présente les vues du Chili, appuyé par les membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), sur le potentiel de l'hydrogène comme intrant dans la production des carburants d'aviation durables (SAF) et sur la nécessité d'une analyse plus approfondie pour faciliter des solutions recourant à l'hydrogène.

¹ Dont quatre notes de travail (HLM-LTAG-WP 10, 20, 21 et 30) qui ont déjà été présentées (cf. HLM-LTAG-SD/1).

5. La note HLM-LTAG-WP/17 présente les vues du Chili, appuyé par les membres de la CLAC, sur la nécessité pour l'OACI d'aider les États à créer les compétences et les outils nécessaires pour mettre en œuvre les mesures opérationnelles proposées dans le Rapport sur le LTAG, et pour catégoriser et quantifier les opérations aériennes, avec l'objectif clair de réduire les émissions de gaz à effet de serre.
6. La note HLM-LTAG-WP/14 présente les vues des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sur le renforcement des capacités nécessaire pour atteindre tout objectif ambitieux à long terme convenu, notamment dans le cadre du Programme ACT-SAF, ou grâce au soutien d'autres États et organisations, dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, tout en embrassant le concept de responsabilités différenciées.
7. La note HLM-LTAG-WP/15 présente les vues des 54 États membres de la CAFAC, selon lesquelles la mise en œuvre de tout objectif ambitieux à long terme convenu ne devrait pas entraver la croissance du secteur aérien en Afrique et qu'il convient d'étudier les possibilités d'accès/d'appui financier pour aider l'Afrique à s'acquitter des obligations financières liées à tout objectif ambitieux à long terme convenu.
8. La note HLM-LTAG-WP/19 présente les vues exprimées par le Royaume-Uni au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, ainsi que d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), sur l'importance d'un moyen de mise en œuvre et des initiatives de renforcement des capacités dans l'appui à tous les États membres de l'OACI pour la réalisation d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, et sur la nécessité de faciliter l'accès à des sources de financement existantes, d'encourager les investissements privés ; ces États appellent en outre à fournir des contributions volontaires à l'OACI afin de soutenir un objectif ambitieux à long terme.
9. La note HLM-LTAG-WP/22, présentée par le Brésil, la Fédération de Russie, l'Inde, le Nigéria et le Soudan et appuyée par la Bolivie, Cuba, El Salvador et le Paraguay, propose de créer un fonds multilatéral pour l'aviation durable afin de fournir aux parties prenantes publiques et privées des pays en développement des moyens adéquats pour mettre en œuvre des mesures sectorielles de réduction des émissions.
10. La note HLM-LTAG-WP/27 présente les vues du Brésil, de la Chine et de la Fédération de Russie, sur le rôle des plans d'action des États (SAP), qui constituent une ressource importante pour l'OACI, qui peut ainsi suivre les efforts déployés par les États membres pour développer une aviation verte et à faible émission de carbone, et constitue également une base importante pour l'OACI, qui peut ainsi formuler des politiques de lutte contre les changements climatiques, notamment en fixant un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale.
11. La note HLM-LTAG-WP/28, présentée par le Brésil, la Chine et la Fédération de Russie, fait observer qu'un ambitieux mécanisme d'assistance garantissant l'accès des pays en développement à une assistance adéquate sur les plans financier, technique et du renforcement des capacités, fournie par les pays développés, est une importante condition pour mener à bien une ambitieuse décarbonation de l'aviation internationale.
12. Le Président prend acte des contributions figurant dans les notes d'information suivantes : HLM-LTAG-IP/11 par l'Australie, le Costa Rica et le Royaume-Uni, et HLM-LTAG-IP/12 par le Guatemala, appuyé par l'Argentine, la Bolivie, le Chili, Cuba, El Salvador, le Panama, le Paraguay, la République dominicaine et l'Uruguay (en tant que membres de la CLAC) et l'Association du transport aérien international (IATA).

13. Les délégués appuient de manière générale les notes de travail présentées par le Secrétariat de l'OACI. Ils appuient aussi l'initiative de l'Organisation relative aux plans d'action des États, qui facilitent la mise en œuvre de mesures énergiques par les États pour réduire les émissions internationales de CO₂ de l'aviation internationale, ainsi que l'établissement de partenariats entre l'OACI et les États et d'autres organisations internationales pour des projets d'assistance relatifs à des mesures de réduction des émissions de CO₂ provenant de l'aviation. Les délégués estiment en outre que la question du renforcement des capacités, du financement et d'autres formes d'assistance aux États, en particulier aux pays en développement, sera cruciale pour assurer la mise en œuvre de tout objectif ambitieux à long terme convenu, sachant que les États et régions connaissent des situations différentes et qu'aucune solution ne conviendra à tous les États ni à toutes les parties prenantes.

14. Certains délégués appuient l'importance pour les États et les parties prenantes concernées d'œuvrer ensemble pour élaborer et déployer à l'échelle mondiale les SAF, les LCAF et d'autres sources d'énergie et technologies propres pour l'aviation, dans le cadre du Programme ACT-SAF de l'OACI, en tenant compte de la possibilité de l'étendre à d'autres aspects, afin de fournir un soutien à la mise en œuvre en vue de réaliser collectivement tout objectif ambitieux à long terme convenu.

15. En ce qui concerne l'accès à des ressources financières, les délégués expriment des points de vue divergents. D'aucuns se disent favorables à ce que l'OACI facilite davantage l'accès des États à un soutien en matière de financement et d'investissement en vue de mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ propres à l'aviation, en assumant un rôle de facilitation pour faire correspondre les besoins de mise en œuvre avec un financement public ou privé. D'autres demandent la création d'un fonds spécifique qui serait géré par l'OACI pour couvrir les besoins d'assistance et de financement des États en développement susceptibles de ne pas être financés par le secteur privé, tandis que certains délégués se disent préoccupés par le fait que de nombreuses questions institutionnelles et juridiques peuvent être associées à la création d'un tel fonds OACI.

16. Le Président explique qu'un résumé des notes soumises et des principaux points de vue exprimés au titre du présent point sera rédigé sous la forme d'un résumé des débats (SD/2), qui sera examiné ultérieurement au cours de la réunion.

17. Il est rappelé aux participants qu'en raison des liens étroits entre les points 1, 2 et 3, les conclusions sur ces points seront ensuite examinées ensemble, sous la forme d'un projet de résumé des débats au titre du point 4 (SD/4).