



NOTE DE TRAVAIL

**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

Point 1 : Scénarios de réduction des émissions de CO₂ et modalités relatives à un objectif ambitieux mondial à long terme concernant l'aviation internationale

Point 4 : Conclusions et recommandations de la réunion

**NIVEAU D'AMBITION RELATIVEMENT À L'OBJECTIF AMBITIEUX
À LONG TERME (ÉLÉMENT CONSTITUTIF N° 3)**

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

RÉSUMÉ

La présente note décrit des travaux de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) depuis la 40^e session de l'Assemblée, et se penche plus précisément sur le niveau d'ambition qui est ressorti du processus de consultation et de partage d'information mené dans le cadre de l'État des lieux de l'OACI et des Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD), ainsi que sur les engagements du secteur de l'aviation et d'autres parties intéressées.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le cadre du processus consultatif mené avec les États et les parties prenantes, l'OACI a organisé les Dialogues LTAG sur l'aviation mondiale (GLAD) sous la forme d'une série de cinq rendez-vous régionaux en mai 2021¹ et en mars-avril 2022² avec pour objectif de partager des informations et de sensibiliser au processus et aux analyses techniques relatifs au LTAG, ainsi que de permettre l'échange de vues et de faciliter la poursuite des travaux.

1.2 Concernant la collecte de données et le partage d'informations sur les réductions d'émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation, l'OACI a organisé les États des lieux 2020 et 2021 en septembre 2020³ et septembre 2021⁴, respectivement. À cette occasion, des États, des responsables du secteur, des chercheurs et des innovateurs ont mis en commun leurs plans, solutions et politiques ambitieux

¹ Site web des Dialogues de l'aviation de 2021 : <https://www.icao.int/Meetings/2021-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

² Site web des Dialogues de l'aviation de 2022 : <https://www.icao.int/Meetings/2022-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

³ Site web de l'État des lieux 2020 : <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2020/Pages/default.aspx>

⁴ Site web de l'État des lieux 2021 : <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2021/Pages/default.aspx>

en matière de réduction des émissions de carbone dans l'aviation internationale, y compris des mesures concernant la technologie, l'exploitation et les carburants.

1.3 Par ailleurs, l'OACI a mis au point une série d'outils de suivi⁵, qui présentent toutes les informations les plus récentes sur les initiatives de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation à partir de trois flux – technologie, exploitation et carburants, ainsi que sur les initiatives de réduction à zéro des émissions nettes de l'aviation. Ces outils de suivi constituent une ressource unique fréquemment actualisée qui permet d'accéder à toutes les innovations les plus récentes en matière de réduction des émissions de CO₂ en aviation (cf. HLM-LTAG-WP/8).

1.4 La présente note met en relief les vues exprimées et les engagements pris par les États membres et les parties prenantes de l'aviation concernant l'ambition relative aux niveaux de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, qui est ressortie dans les Dialogues sur le LTAG, l'État des lieux et les outils de suivi de l'OACI.

2. **DIALOGUES DE L'OACI ET DE L'AVIATION MONDIALE (GLAD) SUR LA FAISABILITÉ D'UN OBJECTIF AMBITIEUX MONDIAL À LONG TERME CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION INTERNATIONALE**

2.1 Pendant les Dialogues de l'aviation mondiale de 2022 (cf. HLM-LTAG-IP/3), des représentants d'États et des parties prenantes ont posé des questions et exprimé des opinions sur le niveau d'ambition relatif à l'objectif ambitieux à long terme, qui ont été recensées par le Secrétariat et publiées sur le site web des Dialogues de l'aviation⁶.

2.2 Si les constatations du rapport sur le LTAG (cf. HLM-LTAG-WP/4 et IP/2) ont été bien reçues et que la plupart des participants ont reconnu l'importance de prendre des mesures pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, un certain nombre de questions ont été posées et des vues ont été exprimées pendant les Dialogues de l'aviation. Il a été précisé que, compte tenu de la nature transfrontière du transport international, les émissions du transport aérien et maritime international ne sont pas incluses dans les contributions déterminées au niveau national (NDC) des États au titre de l'Accord de Paris, et qu'elles sont traitées globalement, comme un secteur, par l'OACI et l'Organisation maritime internationale (OMI), respectivement.

2.3 Bien que les États aient reconnu la nécessité de la prise de mesures par tous les secteurs, y compris celui de l'aviation, et que certains États aient déjà indiqué qu'ils étaient déterminés à atteindre des objectifs ambitieux, plusieurs États se sont inquiétés des coûts potentiels de mise en œuvre des mesures nécessaires pour réaliser un objectif ambitieux, compte tenu surtout de la situation du secteur de l'aviation et du contexte économique général dans leurs États après la pandémie de COVID-19. Sur la question de l'évaluation des incidences financières abordée dans le rapport sur le LTAG et sur la question de savoir qui assumerait ces coûts, on a expliqué que l'analyse relative au LTAG a été menée au niveau mondial sans faire porter le fardeau financier à des États en particulier, puisqu'il s'agirait d'un objectif collectif pour le secteur de l'aviation internationale et qu'il n'imposerait pas d'obligations sous la forme d'objectifs de réduction des émissions aux États individuellement. Une fois qu'une décision sera prise concernant le LTAG, les États contribueront différemment à l'objectif collectif, et il se peut que le niveau d'activité d'aviation internationale, les incidences financières et de nombreuses autres particularités et implications diffèrent selon les États. Le secteur de l'aviation a aussi précisé qu'il s'était déjà engagé à l'égard d'un

⁵ Site web des outils de suivi de l'OACI : [Aviation CO₂ emissions reduction initiatives - Tracker Tool \(icao.int\)](https://www.icao.int/aviation-co2-emissions-reduction-initiatives-tracker-tool/)

⁶ Site web des Dialogues de l'aviation de 2022 : <https://www.icao.int/Meetings/2022-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

objectif ambitieux, mais que la réalisation de cet objectif nécessiterait de la coopération et une action de la part des gouvernements.

2.4 On a aussi précisé que les coûts et les besoins en financement et en renforcement des capacités seraient tous fonction des mesures choisies par chaque État. Par exemple, concernant les technologies futures d'aéronef, la recherche dans le domaine des aéronefs et les programmes de développement, les investissements nécessaires ne s'appliqueront pas à tous les États, mais à ceux qui disposent d'avionneurs et/ou d'autorités de certification. Les mesures d'exploitation que les États pourront mettre en œuvre peuvent aussi différer ainsi que le rythme auquel ces mesures seront mises en place de région en région. S'agissant des carburants, bien que le potentiel de production de carburants durables soit important dans toutes les régions, la nature précise d'un tel potentiel peut varier d'une région à l'autre. Par exemple, certaines régions peuvent envisager d'exploiter l'hydrogène cryogénique, d'autres peuvent être mieux disposées à exploiter la biomasse tandis que d'autres seront plus intéressées par les déchets municipaux et l'infrastructure associée à leur exploitation. Tous ces écarts se reflèteront dans la manière dont les États peuvent contribuer à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme.

2.5 Un certain nombre de participants aux Dialogues sur l'aviation ont aussi exprimé des préoccupations relativement aux situations et aux niveaux de préparation différents des États pour ce qui est de leur capacité à relever les défis associés au changement climatique. Ils ont mis l'accent sur la nécessité vitale de fournir les moyens de mise en œuvre nécessaires afin de soutenir les États ayant des besoins particuliers, notamment les pays en développement, y compris pour la planification et la mise en œuvre des mesures spécifiques de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation qui figurent dans leurs plans d'action nationaux (cf. HLM-LTAG-WP/6), et la mise à disposition d'autres moyens de mise en œuvre comme la création de partenariats et la coopération entre États et parties prenantes afin de faciliter l'accès au renforcement des capacités et aux ressources financières (cf. HLM-LTAG-WP/7).

3. ENGAGEMENTS DES ÉTATS ET DU SECTEUR

3.1 Avant l'Assemblée de l'OACI de 2010 qui a adopté les objectifs ambitieux mondiaux actuels d'amélioration annuelle de 2 % du rendement du carburant et de neutralité carbone à compter de 2020, pour le secteur de l'aviation internationale, les principales associations du secteur aéronautique mondial, y compris l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), ont annoncé qu'elles étaient déterminées collectivement à réduire les émissions de carbone de l'aviation de 50 pour cent d'ici 2050 comparativement aux niveaux de 2005.

3.2 À la lumière de récentes découvertes scientifiques et à l'appui de l'objectif de réduction de 1,5 °C de la température, le secteur de l'aviation a rehaussé son ambition en 2021 et a pris l'engagement collectif de réduire à zéro les émissions nettes de carbone d'ici 2050⁷, en accélérant les mesures d'efficacité, la transition énergétique et l'innovation dans l'ensemble du secteur de l'aviation et en partenariat avec les gouvernements du monde.

3.3 Le rapport Waypoint 2050 de l'ATAG⁸ explique plus en profondeur les scénarios possibles selon lesquels le secteur utiliserait la technologie, l'exploitation, l'infrastructure et les carburants d'aviation durables, assortis de mesures externes au secteur pour atteindre l'objectif spécifique de zéro émissions nettes de carbone de l'aviation en 2050, tant dans le transport aérien intérieur qu'international. Le rapport évalue le coût de la mise en œuvre de ces mesures et la nécessité d'un investissement important en R et D et d'un financement de la mise en place des moyens de production de sources énergétiques plus propres.

⁷ Engagement à l'égard de la réduction à zéro des émissions nettes (*Fly Net Zero*) : <https://aviationbenefits.org/FlyNetZero>.

⁸ Rapport Waypoint 2050 de l'ATAG : : <https://aviationbenefits.org/environmental-efficiency/climate-action/waypoint-2050/>.

Le secteur souligne que bien que ces coûts soient importants, ils ne freineront pas le développement futur du secteur.

3.4 Depuis la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI, plusieurs États ont déjà pris des engagements à l'égard de la décarbonation de l'aviation, notamment :

- a) 28 États membres (des régions APAC, EUR-NAT, NACC, ESAF et WACAF de l'OACI) signataires de la Coalition sur l'ambition climatique pour l'aviation internationale, lancée lors de l'événement en marge organisé par le Royaume Uni à la COP26 de la CCNUCC, qui appuient l'adoption par l'OACI d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale conforme à la limitation de l'augmentation moyenne de la température mondiale à 1,5 °C, ainsi qu'à l'engagement par le secteur de l'aviation de réduire à zéro les émissions nettes de CO₂ d'ici 2050⁹. À cet égard, durant la COP26, les États-Unis ont aussi annoncé leur plan d'action climatique pour le secteur de l'aviation destiné à atteindre zéro émission nette d'ici 2050 ;
- b) 37 États membres [27 États membres de l'Union européenne et 10 autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)], qui sont les signataires de la Déclaration de Toulouse en faveur de l'objectif de neutralité carbone dans le secteur du transport aérien d'ici 2050¹⁰.

3.5 Comme indiqué précédemment, les outils de suivi de l'OACI ciblent en particulier les initiatives zéro émissions nettes de l'aviation, et fournissent ainsi des renseignements spécifiques sur le niveau d'ambition et les engagements pris par les États membres et les parties prenantes.

4. MESSAGES DES NATIONS UNIES ET DE LA JEUNESSE

4.1 Au sujet de l'ambition attendue relativement aux objectifs du secteur de l'aviation, à l'occasion de la Journée de l'aviation civile internationale du 7 décembre 2020, le Secrétaire général des Nations Unies a salué les engagements pris par les membres de la communauté aéronautique en vue de réduire à zéro les émissions nettes et exhorté l'ensemble du secteur à s'engager à atteindre le niveau zéro net d'ici 2050¹¹. En outre, à l'occasion de la Journée de l'aviation civile internationale du 7 décembre 2021¹², il a indiqué que les engagements du secteur de l'aviation en matière de climat ne sont pas conformes à l'objectif d'une température de 1,5 °C. L'adoption d'une nouvelle série d'objectifs ambitieux devant permettre de ramener à zéro les émissions nettes d'ici 2050, avec des objectifs intermédiaires et des plans de mise en œuvre crédibles pour 2030, doit par conséquent être une priorité urgente pour la prochaine assemblée de l'OACI.

4.2 De plus, pendant l'État des lieux de l'OACI en septembre 2021, un appel a été lancé à la jeunesse mondiale de se regrouper en un groupe-cadre pour s'engager aux côtés de l'OACI. La séance de facilitation de la participation de la jeunesse mondiale¹³ s'est tenue en octobre 2021 et a servi à pousser plus loin cet appel à la jeunesse mondiale, afin de créer un groupe indépendant de coordination de la jeunesse, ouvert à tous et visant une représentation mondiale. L'OACI facilite actuellement la formation de ce groupe indépendant de la jeunesse afin de favoriser l'engagement actif auprès de l'OACI sur les

⁹ Coalition sur l'ambition climatique pour l'aviation internationale : [COP 26 declaration: International Aviation Climate Ambition Coalition - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/544242/COP26_Declaration_on_International_Aviation_Climate_Ambition_Coalition_-_GOV.UK.pdf).

¹⁰ Déclaration de Toulouse : <https://presidence-francaise.consilium.europa.eu/en/news/european-aviation-summit/>.

¹¹ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/UNSG-MESSAGE-ON-INTERNATIONAL-CIVIL-AVIATION-DAY.aspx>

¹² <https://www.un.org/press/en/2021/sgsm21060.doc.htm>

¹³ <https://www.icao.int/Meetings/youth4aviation/Pages/default.aspx>

questions environnementales en aviation, qui donnerait l'occasion à l'OACI d'apporter de nouvelles idées et vues pour réduire l'empreinte carbone de l'aviation.

5. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

5.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) prendre en compte les situations différentes des États, qui n'ont pas tous les mêmes capacités pour relever les défis posés par les changements climatiques et la nécessité de leur fournir le soutien nécessaire, particulièrement aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers en facilitant l'accès aux ressources financières, les transferts technologiques et le renforcement des capacités ;
- b) constater que l'atteinte d'un objectif ambitieux de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale exige la coopération et l'engagement actifs des États et du secteur, tout en reconnaissant aussi les engagements pris par plusieurs États relativement aux niveaux d'ambition de réduction des émissions de CO₂ pour l'aviation internationale ainsi que l'engagement collectif du secteur aéronautique de réaliser un objectif à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050 à l'appui de l'objectif de limitation à 1,5 °C de la hausse de la température ;
- c) noter que l'utilisation de mesures de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation (technologie, exploitation et carburants) sera privilégiée pour la réalisation d'un LTAG, auxquelles pourraient s'ajouter des mesures hors secteur pour combler tout écart au niveau des émissions si besoin est ;
- d) utiliser les informations figurant dans la présente note, en tenant compte de la nature des objectifs ambitieux mondiaux collectifs de l'OACI pour le secteur de l'aviation internationale, pour formuler d'éventuelles recommandations relatives à l'élément constitutif n° 3 du LTAG : *Niveau d'ambition relativement au LTAG*, notamment la formulation possible ci-dessous :

« L'OACI et ses États membres, ainsi que des organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser un objectif ambitieux mondial collectif à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale de *xxx (niveau d'ambition d'ici 20yy)*, notant l'engagement collectif déjà pris par le secteur aéronautique de réduire à zéro les émissions nettes de carbone d'ici 2050, à l'appui de l'objectif de limitation à 1,5 °C de la hausse de la température, tout en convenant qu'un LTAG est un objectif ambitieux mondial collectif et qu'il n'attribue pas à des États d'obligations particulières sous forme d'objectifs de réduction des émissions. »