



**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**

**Point 1 : 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**

**DIFFICULTÉS DE MISE EN OEUVRE DES SCÉNARIOS INTEGRÉS LTAG  
ET LIENS AVEC LE CORSIA**

(Note présentée par la Fédération de Russie et la République populaire de Chine)

**RÉSUMÉ**

La présente note analyse les possibilités d'obtenir les résultats prévus dans les trois scénarios intégrés LTAG pour une réduction **réelle** et immédiate des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale et propose des mesures susceptibles d'être intégrées dans ces scénarios pour parvenir à des émissions mondiales nettes de CO<sub>2</sub> égales à zéro d'ici 2050.

**Suite à donner :** La réunion est invitée à soutenir les conclusions et les recommandations figurant au paragraphe 4 sur les activités à intégrer dans les scénarios LTAG pour examen par la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Selon les dernières conclusions scientifiques du GIEC, l'atteinte des émissions mondiales nettes de CO<sub>2</sub> égales à zéro vers 2050 offrira les meilleures chances de maintenir la hausse de la température moyenne du globe à moins de 1,5 °C, et l'objectif de limiter le réchauffement planétaire à 1,5 °C n'est pas réalisable si des mesures importantes de réduction immédiate forte des émissions ne sont pas prises dans tous les secteurs<sup>2</sup>.

1.2 Il est évident que le GIEC appelle à une réduction **réelle** et immédiate des émissions mondiales de gaz à effet de serre dans **tous** les secteurs de l'industrie si l'on veut atteindre les objectifs de l'Accord de Paris. Il est également évident que les activités initiées par les États membres de l'OACI pour

<sup>1</sup> Versions anglaise et russe fournies par la Fédération de Russie et la République populaire de Chine.

<sup>2</sup> Paragraphe 2.7 de la note de travail HLM-LTAG-WP/3

la mise en œuvre du CORSIA sont des écueils à la réalisation de cet objectif. Étant donné que le système CORSIA est essentiellement un mécanisme qui conduit à des investissements dans des projets environnementaux dans d'autres secteurs industriels à travers l'échange de permis d'émissions sur le marché libre du carbone, une situation pour laquelle l'Assemblée de l'OACI a maintes fois exprimé ses inquiétudes<sup>3</sup>. Cette sortie de ressources financières du secteur de l'aviation civile internationale ralentit sa modernisation technique et, par conséquent, accroît les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur. D'où la pertinence de la question de la compatibilité du CORSIA avec les efforts déployés par la communauté internationale pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, et avec les activités envisagées dans les scénarios intégrés pour la réalisation de l'objectif ambitieux mondial à long terme concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale.

## 2. POURQUOI TOUS LES TROIS SCÉNARIOS INTÉGRÉS LTAG NE SEMBLENT PAS RÉALISTES ?

2.1 Tous les trois scénarios attribuent un rôle central aux carburants d'aviation durables (SAF) dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Il est évident que ces carburants ont le potentiel pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Toutefois, pour l'instant, beaucoup d'incertitude entoure les possibilités d'augmentation des volumes de production des SAF tout en réduisant leur prix à un niveau acceptable, ainsi que leur contribution à une réduction réelle des émissions de CO<sub>2</sub>, puisque le processus de production de ces carburants génère lui-même du CO<sub>2</sub>. Les risques accrus pour la sécurité alimentaire et de l'eau devraient également être pris en compte. Dans le même temps, il est évident qu'à court terme, les investissements dans le renouvellement des flottes d'aéronef et la modernisation technique des infrastructures de l'aviation civile amélioreront l'efficacité de la réduction des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> et de la sécurité des vols dans le monde.

2.2 Au vu de ce qui précède, il convient de recommander d'approfondir la recherche sur la contribution potentielle des SAF à l'atteinte des niveaux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> envisagés, et ne pas se fier à l'hypothèse selon laquelle les SAF et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) pourront remplacer tous les carburants d'aviation classiques, et de s'appuyer plutôt sur une évaluation **réaliste** des possibilités d'augmentation des volumes de production des SAF. Ce qu'il est convenu d'appeler « émissions au cours du cycle de vie » devrait être pris en compte, et les résultats de ces études devraient être accompagnés d'une analyse comparative du coût-efficacité des investissements dans le renouvellement des aéronefs comparativement aux achats de SAF pour le développement durable du secteur, en particulier dans les pays en développement, et la réduction des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale.

2.3 Certes, l'hydrogène joue un rôle très modeste dans ce dernier scénario, mais les perspectives de son utilisation en aviation méritent plus d'attention. Toutefois, comme pour les SAF, beaucoup d'incertitude continue à entourer la sécurité de l'utilisation des piles à hydrogène en raison du risque d'explosion exceptionnellement élevé. Dans le même temps, il faudrait réfléchir aux coûts de conception, de certification, et de construction de nouveaux types d'aéronef électriques fondamentalement nouveaux alimentés par des piles à hydrogène, et à la nécessité de mettre en place, partout dans le monde, d'infrastructures pour le transport sécurisé et la recharge des piles à hydrogène des aéronefs.

---

<sup>3</sup> ... « Réaffirmant la préoccupation que cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;... » [paragraphe 15 du préambule de la Résolution A40-19. *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*].

2.4 La reprise du trafic aérien international après la COVID-19 est marquée par de profondes différences régionales. Ainsi, dans les pays développés, les volumes de trafic atteignent les niveaux antérieurs à la pandémie, tandis que dans la grande majorité des pays en développement, la reprise des activités de l'aviation est très lente, en raison principalement du manque de moyens financiers. Dans le même temps, tous les trois scénarios d'évolution à l'horizon 2050 suggèrent d'investir d'énormes montants évalués à entre 274,4 milliards et 563,2 milliards de dollars USD. À court terme, dans plusieurs cas, le coût financier supplémentaire aurait un effet dévastateur sur le secteur de l'aviation civile dans les pays en développement. À cet égard, il convient de demander aux pays développés d'honorer l'essentiel des engagements de financement pris dans le cadre des scénarios intégrés LTAG proposés.

2.5 Aucun des scénarios intégrés LTAG n'envisage l'atteinte des émissions nettes nulles d'ici 2050. À cet égard, des propositions sont attendues pour « combler » l'écart existant à travers le mécanisme du CORSIA et la prise d'engagements encore plus ambitieux. Il est évident que ce niveau d'ambition entraînera un effondrement mondial du secteur, et qu'on ne pourra parvenir à des émissions nettes nulles de CO<sub>2</sub> qu'à travers l'arrêt du trafic aérien international. C'est pourquoi la communauté mondiale de l'aviation doit décider soit de redoubler d'efforts pour réaliser les objectifs LTAG afin de réduire **efficacement** émissions du secteur en s'appuyant sur la modernisation technologique ou en poursuivant la mise en œuvre du CORSIA, ce qui entraînera des sorties de capitaux du secteur et une hausse des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale.

### 3. L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE PEUT-ELLE ATTEINDRE LA CIBLE D'ÉMISSIONS NETTES NULLES DE CO<sub>2</sub> D'ICI 2050 ?

3.1 Les questions soulevées dans la Section 2 de la présente note illustrent la nécessité d'approfondir la recherche pour l'élaboration de scénarios plus objectifs en vue d'une réduction **réelle** des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation et d'identifier dans le monde les potentielles sources de financement des activités envisagées. Toutefois, il faut examiner, sous tous les aspects, d'autres éléments en vue de leur inclusion dans les scénarios LTAG susceptibles d'atteindre plus d'objectifs ambitieux. Par exemple, on sait que les émissions annuelles mondiales de gaz à effet de serre dues aux feux de forêt sont comparables aux émissions totales de CO<sub>2</sub> du secteur l'aviation internationale dans tous les pays membres de l'OACI. À cela, il faudrait ajouter une réduction des capacités d'absorption du CO<sub>2</sub> des forêts, et des mégawatts d'énergie thermique rayonnée qui ont une incidence sur l'augmentation du nombre de catastrophes naturelles, à savoir les sécheresses et les inondations, des dégâts matériels et des problèmes sociaux importants, ainsi que des dégâts sur la faune et la flore sauvages.

3.2 La proposition de créer une force aérienne internationale placée sous les auspices des Nations Unies et chargée de lutter contre les feux de forêt et d'autres catastrophes naturelles a été déjà été maintes fois soumise à l'Assemblée de l'OACI, mais elle n'a jamais été dûment examinée. L'intégration de cet élément dans le scénario LTAG permettra de parvenir à des émissions nettes nulles de CO<sub>2</sub> vers le milieu du siècle, ou au moins de s'en rapprocher, et de soutenir réellement au niveau mondial, jusqu'en 2030, la réalisation des Objectifs de développement durable.

### 4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

4.1 La Réunion de haut niveau est invitée à recommander à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI :

- a) *de s'accorder* sur la nécessité de poursuivre les recherches afin d'élaborer des scénarios plus objectifs en vue d'une réduction **réelle** des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur

et d'identifier d'éventuelles sources de financement des activités prévues au niveau mondial ;

- b) *de s'accorder sur l'inclusion dans les scénarios LTAG de la création d'une force aérienne internationale* placée sous les auspices des Nations Unies et chargée de lutter contre les feux de forêt et d'autres catastrophes naturelles ;
- c) *de s'accorder sur la nécessité d'une transition progressive du CORSIA vers la mise en œuvre d'activités dans le cadre d'un scénario LTAG harmonisé afin de réduire **efficacement** les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale et encourager les États membres de l'OACI à abandonner le recours aux mesures basées sur le marché pour l'échange de droits d'émission de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale* <sup>4</sup>.

— FIN —

---

<sup>4</sup> SEQE-UE, SEQE -R-U et consorts.