



**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 3 : Moyens de suivre les progrès et prochaines étapes**

**ALIGNEMENT DU LTAG SUR LE SAP VOLONTAIRE COMME MEILLEUR MOYEN  
DE SUIVRE LES PROGRÈS**

[Note présentée par les 54<sup>2</sup> États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

**RÉSUMÉ**

Cette note de travail souligne la nécessité d'aligner tout objectif ambitieux à long terme (LTAG) convenu avec le Plan d'action volontaire des États (PAE), qui serait le meilleur moyen de suivre les progrès.

Une fois l'objectif sectoriel collectif fixé, la contribution de chaque État à cet objectif devrait se faire sur une **base volontaire**, en tenant compte du choix de la meilleure combinaison de mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> par chaque État, qui peuvent être incluses dans les plans d'action volontaires des États (PAE) visant à réduire les émissions de l'aviation internationale.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) souhaitent exprimer leur gratitude au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) et à son Équipe

<sup>1</sup> Versions française et anglaise fournies par la CAFAC

<sup>2</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

spéciale sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG-TG) pour leurs efforts inlassables et leur diligence dans la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) convenu à l'unanimité.

1.2 Le rapport du LTAG ne pose pas de question aux États pour choisir, mais il contient les informations techniques et scientifiques qui sous-tendent la décision d'un LTAG collectif. Il est important de noter que le LTAG ne sera pas un objectif individuel d'un État à l'autre.

1.3 Cependant, sous la direction de l'OACI, les États Membres s'efforcent d'atteindre les objectifs ambitieux mondiaux en utilisant le panier de mesures pour lutter contre les émissions de CO<sub>2</sub> provenant du secteur de l'aviation internationale, sans attribuer d'obligations spécifiques à chaque État.

1.4 En ce qui concerne l'aviation intérieure, les États peuvent décider de son objectif et choisir les mesures à mettre en œuvre pour y parvenir. En ce qui concerne les émissions de l'aviation internationale, une approche différente est adoptée, car tout objectif concerne des mesures qui pourraient être appliquées en dehors du territoire national des États. Par conséquent, une approche globale collective dans le cadre de l'OACI est nécessaire.

## 2. DISCUSSION

2.1 Le rapport du LTAG traitera des émissions mondiales sectorielles de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale. L'analyse LTAG était basée sur une approche « **ascendante** » axée sur la réduction globale du CO<sub>2</sub> des « **technologies** », des « **opérations** » et des « **carburants** » en tant que contributions à d'éventuels niveaux d'objectifs ambitieux mondiaux. Il ne fournit pas non plus d'option pour l'objectif, mais il s'agit d'un rapport technique sur la faisabilité d'un ensemble de scénarios, mettant en évidence le potentiel de réduction substantielle du CO<sub>2</sub> grâce à l'utilisation de mesures de réduction du CO<sub>2</sub> dans le **secteur** de l'aviation. Il sert de base à un examen plus approfondi de l'objectif lui-même, en fournissant des informations sur l'éventail des mesures sectorielles susceptibles d'être réduites. Le rapport du LTAG ne traite d'aucune mesure de réduction **du** CO<sub>2</sub> hors secteur, et son analyse d'impact régionale a été réalisée par le CAEP, bien qu'elle ait été limitée en raison des données disponibles pour les différents niveaux des États.

2.2 Il est très important d'être d'accord sur le fait que « *tout objectif ambitieux mondial serait un objectif collectif du secteur mondial de l'aviation internationale ; et qu'il ne fixerait pas d'obligations ou d'objectifs à chaque État* ». Dans ce contexte, la contribution de chaque État à l'objectif collectif se fera sur une base volontaire, sur la base du choix de la meilleure combinaison de mesures de réduction du CO<sub>2</sub> par chaque État. Ce principe de tout accord OACI-LTAG **pourrait** être inclus dans les **plans d'action volontaires des États** visant à réduire les émissions de l'aviation internationale soumis à l'OACI comme la meilleure option.

2.3 La *section 6 du rapport du LTAG* traite du suivi des progrès accomplis dans la réalisation d'un objectif, étant donné qu'un processus est prévu pour le suivi des progrès accomplis dans la réalisation de tout objectif finalement adopté. Il serait préférable de ne pas faire double emploi avec les processus existants et de ne pas laisser aux acteurs non étatiques le soin de faire rapport. Les plans d'action des États, présentés volontairement par les États *en vertu de l'article 10 de la résolution A40-18*, peuvent être un mécanisme permettant aux États de partager les progrès accomplis dans la réalisation d'un objectif. Si et une fois qu'un objectif convenu est adopté, l'OACI pourrait mener des travaux futurs en vue de l'élaboration de mécanismes de notification, etc., en s'appuyant sur l'expertise de l'élaboration de mécanismes de notification des émissions de CO<sub>2</sub>.

2.4 L'expérience des États en matière de lutte contre les changements climatiques est documentée dans le PAE. Un plus grand nombre d'États africains devraient disposer d'un nombre plus élevé de PAE ou de versions mises à jour. En outre, les activités en cours entre la CAFAC et les bureaux régionaux de l'OACI seront entreprises, avec l'appui de la **Banque africaine de développement (BAD)**, dans le cadre d'un projet qui prévoit de fournir une assistance technique à 22 États du marché unique du transport aérien Africain (MUTAA). L'objectif visé est l'élaboration ou de l'examen des plans d'action de leurs États destinés aux activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, en s'appuyant sur les experts des États membres validés par l'OACI. Tenant compte de ces différents États, ils ont déjà défini leurs plans et les mettent en œuvre pour lutter contre les émissions provenant de l'aviation internationale. L'élaboration de PAE nécessite l'existence d'une structure nationale avec la participation de toutes les parties prenantes concernées pour aborder différents aspects du travail, y compris les mesures sectorielles (technologie, opérations et carburants). En ce qui concerne le LTAG, la portée de ces travaux pourrait être élargie pour inclure de nouveaux aspects tels que la question de l'énergie propre, les nouvelles technologies, etc., qui contribueront à la réalisation du LTAG. En outre, les PAE pourraient être les instruments permettant d'identifier les besoins de financement pour la transition écologique de l'aviation.

2.5 Une fois qu'une décision sur le LTAG est prise, les États peuvent réagir et contribuer différemment à l'objectif collectif. Leur niveau d'activité dans le domaine de l'aviation internationale, leur rythme, leur coût et de nombreuses autres spécificités et incidences peuvent être différents selon les États. Par exemple, certains États ont déjà progressé dans le domaine des carburants durables ; d'autres ont des niveaux de progrès différents. Le coût, le besoin de financement, le besoin de renforcement des capacités dépendront tous des choix de mesures par chaque État.

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

3.1 La réunion HLM-LTAG est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document de travail ;
- b) discuter et reconnaître les informations fournies à la section 2 ci-dessus ;
- c) convenir du principe selon lequel tout LTAG de l'OACI convenu peut être inclus dans les **plans d'action volontaires des États** visant à réduire les émissions de l'aviation internationale en tant que meilleur moyen de suivre les progrès accomplis ;
- d) recommander que l'OACI mène des travaux futurs visant à aligner le LTAG sur le SAP en s'appuyant sur l'expertise de l'élaboration de mécanismes de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub>.