



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR LA FAISABILITÉ D'UN OBJECTIF
AMBITIEUX À LONG TERME CONCERNANT LA RÉDUCTION DES
ÉMISSIONS DE CO₂ (HLM-LTAG)**

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 3 : Moyens de suivre les progrès et prochaines étapes**
- Point 4 : Conclusions et recommandations de la réunion**

**VERS UN OBJECTIF MONDIAL AMBITIEUX À LONG TERME CONCERNANT L'AVIATION
INTERNATIONALE**

(Note présentée par la République tchèque au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ

Des réductions importantes des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, conformes aux objectifs de température de l'accord de Paris, sont nécessaires. Le rapport sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) établi par le CAEP contient une analyse de scénarios sur les émissions de CO₂, les coûts et les incidences sur la croissance de l'aviation, dans tous les pays, notamment les pays en développement.

Un système de suivi devrait être mis en place et adopté par le Conseil d'ici la fin de l'année 2023. Il devrait tenir compte des jalons de la trajectoire au moins pour 2030 et 2040.

Un LTAG ambitieux devrait porter sur des émissions de CO₂ dans le secteur ne dépassant pas un tiers des niveaux de 2019 en 2050, avec une ambition d'émissions nettes nulles de CO₂ d'ici 2050.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

**1. SCÉNARIOS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ ET MODALITÉS RELATIVES À
UN OBJECTIF AMBITIEUX MONDIAL À LONG TERME CONCERNANT L'AVIATION
INTERNATIONALE**

1.1 Dans son rapport spécial sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5°C, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)³ a averti qu'en l'absence d'une réduction importante des émissions mondiales, nous pourrions atteindre une augmentation de température de 1,5°C dès

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Moldavie, Monaco, Monténégro, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

³ www.ipcc.ch/sr15/

2030. Le GIEC a récemment défini l'aviation comme l'une des « sources d'émissions d'un sous-secteur qui a connu la croissance la plus rapide entre 2010 et 2019 »⁴ et a constaté que « des technologies supplémentaires d'atténuation des émissions de CO₂ pour l'aviation et le transport maritime seront nécessaires ». Il a également constaté que « les niveaux d'ambition sectoriels actuels varient, les ambitions en matière de réduction des émissions dans les secteurs de l'aviation et du transport maritime internationaux étant plus faibles que dans de nombreux autres secteurs ».

1.2 Le secteur de l'aviation internationale doit donc non seulement atteindre l'objectif ambitieux de l'OACI d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020 (CNG2020), mais aussi réaliser d'importantes réductions des émissions conformément aux objectifs de température de l'accord de Paris.

1.3 Les États qui présentent la présente note soutiennent fermement le panier de mesures de l'OACI comme moyen essentiel pour atteindre l'objectif CNG2020 de l'OACI, ainsi que l'objectif d'amélioration du rendement énergétique mondial de 2 % par an de 2021 à 2050. Ces États et leurs industries aéronautiques ont pris des mesures, comme l'indiquent le Rapport Environnement de l'Aviation Européenne (EAER)⁵ et les plans d'action des États.

1.4 L'OACI a bien progressé, mais les efforts qu'elle a déployés jusqu'à présent ne sont pas suffisants pour garantir le développement durable de l'aviation à l'échelle mondiale. En réponse à la résolution A40-18, le Conseil de l'OACI a étudié la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a présenté le rapport sur le LTAG au Conseil, qui, à sa 225^e session, en a approuvé la publication et a convenu qu'il serve de base à l'examen d'un LTAG.

1.5 Le rapport, largement salué pour sa qualité, son exhaustivité et sa profondeur, suit une analyse de scénarios d'émissions de CO₂ et les coûts associés, ainsi que les incidences sur la croissance de l'aviation, dans tous les pays, notamment les pays en développement. Grâce à ses scénarios intégrés, il montre que différents niveaux d'investissement dans la recherche et le développement, la pénétration des technologies, les carburants d'aviation durables (SAF) et les améliorations opérationnelles conduisent à différentes trajectoires d'émissions à long terme. Le rapport a démontré la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme pour l'aviation internationale : les trois scénarios intégrés sont réalisables à différents niveaux d'effort. Le rapport contient des feuilles de route correspondant aux différents scénarios.

1.6 Bien que ces scénarios représentent l'éventail de l'état de préparation et de la faisabilité, d'autres combinaisons de mesures pourraient permettre d'atteindre des niveaux d'émissions similaires à un coût équivalent ou inférieur. Toute prévision dans un avenir à long terme s'accompagne inévitablement d'une grande incertitude, comme le montre le rapport sur le LTAG. Du temps et des données supplémentaires ne permettraient pas de réduire significativement cette incertitude ni de modifier les résultats globaux.

1.7 Le rapport place les scénarios intégrés dans le contexte du dernier consensus scientifique sur le climat, en montrant la part des émissions de l'aviation internationale par rapport aux objectifs de réduction des émissions de l'économie au sens large dans différents scénarios. Il montre que l'aviation internationale peut réduire considérablement ses émissions d'ici le milieu du siècle grâce à des mesures internes au secteur. Il montre également qu'il y aura des émissions résiduelles dans n'importe quel scénario reposant sur les seules mesures sectorielles. Compte tenu des trajectoires d'émissions mondiales de CO₂ du GIEC, cela signifie que l'aviation pourrait devoir compter sur des absorptions permanentes de carbone pour être totalement compatible avec l'objectif de 1,5°C.

1.8 Les auteurs de la présente note tiennent à souligner leur compréhension d'un objectif « ambitieux ». Il s'agit d'un objectif mondial que tous les États devraient s'efforcer d'atteindre collectivement, dans lequel la somme des actions, compte tenu des différentes circonstances nationales et des capacités respectives, devrait égaler l'objectif, sans pour autant fixer des obligations spécifiques sous la forme d'objectifs de réduction des émissions pour les différents États. Les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif

⁴ « Changement climatique 2022 : atténuation du changement climatique » – GIEC, 04/04/2022. [IPCC AR6 WGIII FinalDraft FullReport.pdf \(en anglais\)](#)

⁵ www.easa.europa.eu/eaer

peuvent varier d'un État à l'autre. En raison du caractère transfrontalier de l'aviation internationale, le LTAG doit être mondial et être traité par l'OACI.

2. MOYENS DE SUIVRE LES PROGRÈS ET PROCHAINES ÉTAPES

2.1 Il sera essentiel de suivre les progrès réalisés vers tout objectif ambitieux. Il convient de mettre en place un système de suivi, qui sera adopté par le Conseil d'ici la fin 2023, en évitant autant que possible les redondances avec les mécanismes et processus existants. Le Conseil devrait adopter les règles de suivi, de déclaration et de vérification en tenant compte des jalons de la trajectoire au moins pour 2030 et 2040.

2.2 Les points de vue initiaux sur le suivi, la déclaration et la vérification indiquent que le système à mettre en place est le suivant :

- S'appuyer sur le suivi, la déclaration et la vérification établis dans le cadre du régime CORSIA.
- Non seulement la consommation de carburant, mais aussi les changements dans la chaîne de valeur de l'aviation : les progrès technologiques, le déploiement de nouveaux aéronefs, les carburants d'aviation durables, les améliorations opérationnelles doivent être surveillés.
- Tenir compte des règles du régime CORSIA telles que les valeurs du cycle de vie du CO₂ pour les combustibles éligibles à CORSIA.
- Envisager des mesures hors secteur pour les puits de carbone/absorptions permanentes tout en veillant à ce qu'il n'y ait pas de double comptage des réductions d'émissions dans le cadre des contributions déterminées au niveau national au titre de l'accord de Paris.

2.3 Des orientations sur le format des plans d'action nationaux devraient être élaborées et communiquées aux États d'ici la fin 2023, en s'appuyant, le cas échéant, sur les informations déjà fournies dans les plans d'action nationaux.

2.4 Le secrétariat de l'OACI devrait procéder à un inventaire mondial des plans d'action nationaux mis à jour et à une évaluation initiale de leur ambition cumulée.

3. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

3.1 Afin d'être à la hauteur de l'ambition des autres secteurs, une trajectoire de réduction des émissions à long terme comprenant un objectif « ambitieux » pour le secteur mondial de l'aviation doit être fixée à la 41^e session de l'Assemblée. L'établissement d'une ambition commune renforcera la certitude dans l'industrie de l'aviation et encouragera les investissements et l'innovation axés sur cet objectif commun, au bénéfice du secteur. En outre, cette ambition renforcerait plutôt qu'elle ne remettrait en cause le rôle de chef de file de l'OACI dans la promotion de l'aviation durable.

3.2 Les États qui présentent la présente note soulignent l'importance d'aborder l'incidence de l'aviation internationale sur le changement climatique dans une perspective ambitieuse à long terme et demandent à l'OACI de convenir d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, compatible avec l'objectif de 1,5°C de l'Accord de Paris et conforme aux engagements du secteur en faveur d'un objectif d'émissions nette nulles en 2050.

3.3 Comme pour le CNG2020, l'objectif à long terme devra tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives.

3.4 Les auteurs considèrent qu'un objectif ambitieux à long terme devrait porter sur les points suivants :

- Les émissions de CO₂ du secteur ne doivent pas dépasser un tiers des niveaux de 2019 en 2050, soit environ 200 Mt de CO₂.
- Jalons de la trajectoire des émissions annuelles du secteur d'environ 500 Mt de CO₂ en 2030 et d'environ 400 Mt de CO₂ en 2040.

- Ambition d'émissions nettes nulles de CO₂ d'ici à 2050, un rôle prépondérant étant accordé aux réductions au sein du secteur, accompagnées de réductions limitées en dehors du secteur grâce aux puits de carbone/à l'absorption permanente des gaz à effet de serre.

3.5 Chaque élément du panier de mesures devrait être utilisé sur la base d'une décision de l'Assemblée sur un LTAG. Le rapport sur le LTAG indique que dans tous les scénarios, la plus grande part des réductions d'émissions provient de l'utilisation des SAF. L'OACI devrait mettre au point un cadre mondial pour leur déploiement de manière durable à la Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) en 2023.

3.6 Les auteurs soulignent également l'importance d'élaborer des moyens de mise en œuvre pour aider les pays à mettre en œuvre le LTAG ainsi que des moyens de suivi.

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

4.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) convenir de retenir les options pour un LTAG qui incluent un objectif compatible avec les objectifs de température de l'Accord de Paris, tel que la suppression nette des émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici à 2050, avec des jalons au moins pour 2030 et 2040 et un recours marginal aux puits de carbone/à l'absorption permanente ;
- b) convenir d'engager un processus visant à mettre en place, d'ici la fin 2023, les moyens de suivre, de déclarer et de vérifier les progrès accomplis en vue de la réalisation d'un LTAG ;
- c) reconnaître le rôle majeur des carburants d'aviation durables dans la réduction des émissions de CO₂, et à convenir d'établir à la Conférence CAAF/3 en 2023 un cadre mondial pour leur déploiement durable.

— FIN —