



**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 (HLM-LTAG)**

Montréal, 19 – 22 juillet 2022

Point 1 : Scénarios de réduction des émissions de CO₂ et options pour le LTAG

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

Point 4 : Conclusions et recommandations de la réunion

**PERSPECTIVES SUR L'ANALYSE DE FAISABILITÉ TECHNIQUE DE TOUTE
PROPOSITION LTAG POUR L'AVIATION INTERNATIONALE
(ÉLÉMENT CONSTITUTIF 2)**

(Note présentée par la Fédération de Russie, l'Inde et la République populaire de Chine)

RÉSUMÉ

En réponse au mandat de la résolution A40-18, le Conseil a demandé au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI de fournir une évaluation technique de la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

Ce document de travail présente le point de vue de la Chine, de la Fédération de Russie et de l'Inde sur le rapport technique ; ses auteurs concluent que le rapport ne répond pas pleinement aux exigences de la résolution A40-18 et que l'avancement des études de faisabilité n'a pas été suffisant, le rapport servant de base de négociation, pour soutenir la 41^e session de l'Assemblée dans la discussion d'un objectif ambitieux à long terme pour les réductions des émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Le paragraphe 9 d'A40-18 demande au Conseil de continuer à explorer la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Fédération de Russie, l'Inde et la République populaire de Chine.

contenir des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme.

1.2 La 219^e session du Conseil a demandé au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI de créer l'Équipe spéciale sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG-TG) afin de fournir un soutien technique au Conseil pour étudier la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) pour l'aviation civile internationale, y compris les options et les feuilles de route pour leur réalisation.

1.3 En 2022, CAEP/12 a adopté et soumis au Conseil le *Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale* (ci-après le « Rapport LTAG »). Le rapport LTAG présente les hypothèses de trois scénarios pour l'analyse de faisabilité d'un objectif à long terme, mais aucune des hypothèses ne permet de parvenir à des émissions nulles de CO₂ grâce à des mesures internes au secteur, et les émissions de l'aviation internationale restent à 950 millions de tonnes, 500 millions de tonnes et 200 millions de tonnes en 2050 respectivement dans les trois scénarios. Il souligne également que le potentiel de réduction des émissions des technologies de carburant d'aviation durable (SAF) représente une part importante du potentiel de réduction global des trois scénarios de mesures sectorielles, s'élevant respectivement à 38%, 60% et 63%. Le rapport LTAG conclut que la mise en œuvre de ces mesures sectorielles augmenterait les coûts d'exploitation, et que certains coûts seraient répercutés sur les passagers aériens et les propriétaires de fret aérien.

2. POINTS DE VUE SUR L'ANALYSE DE SCÉNARIO DU RAPPORT LTAG

2.1 L'analyse du rapport LTAG ne tient pas compte de l'objectif annuel d'amélioration du rendement énergétique de 2 %, accepté par l'Assemblée, ni de tout autre objectif proposé. En outre, le rapport ne contient pas aucune étude détaillée évaluant la faisabilité et les impacts des objectifs proposés, y compris l'impact sur la croissance et les coûts dans tous les pays, en particulier les pays en développement, comme le demande la résolution A40-18. Ces hypothèses de scénario ne tiennent pas compte des différences réelles entre les stades de développement des États, de l'impact de la réalisation de différents objectifs de réduction des émissions sur le développement économique et social et des coûts dans les pays en développement. Et le rapport ne tient pas compte des conditions nationales et des besoins particuliers des pays en développement en termes de ressources, de technologie, de sécurité de la chaîne d'approvisionnement, etc.

2.2 Actuellement, la capacité de production de SAF n'est pas garantie et leur prix est extrêmement élevé. En outre, selon les conclusions du rapport LTAG, même dans le cadre d'un scénario technologique moyen, le coût de la réduction des émissions de l'aviation internationale entre 2020 et 2050 sera d'environ 360 à 490 dollars américains par tonne de CO₂, ce qui représenterait une charge plus qu'énorme pour les pays en développement qui souhaitent développer une aviation verte et à faible émission de carbone.

2.3 Le rapport LTAG ne prend en compte que les émissions de CO₂ et n'examine adéquatement l'arbitrage entre l'atténuation du bruit, les émissions des moteurs et la consommation de carburant, ce qui nuira à la crédibilité du rapport LTAG.

3. POINTS DE VUE SUR L'ANALYSE DE FAISABILITÉ DU LTAG POUR L'AVIATION INTERNATIONALE

3.1 Le rapport LTAG ne peut servir de base aux négociations et à la consultation entre les États sur la faisabilité d'objectifs de réduction des émissions à long terme pour l'aviation internationale. Les États membres, en particulier les pays en développement, manquent d'une compréhension claire des coûts et des impacts requis pour mettre en œuvre les LTAG proposés, de la disponibilité, de l'applicabilité et de l'efficacité des mesures d'atténuation, ainsi que de l'impact résultant sur leurs marchés du transport aérien et la compétitivité des compagnies aériennes.

3.2 Conformément aux exigences du paragraphe 9 de l'A40-18, le Conseil de l'OACI devrait résumer les plans d'action nationaux qui sont soumis volontairement par les États membres, le soutien financier, le transfert de technologie et le renforcement des capacités des pays développés aux pays en développement, et le soutien dont les pays en développement ont besoin en termes de financement, de technologie et de renforcement des capacités. Sur cette base, le Conseil de l'OACI mène des études détaillées évaluant la faisabilité et les impacts techniques, économiques, juridiques et commerciaux de tout objectif proposé, y compris les impacts de la croissance et du coût sur les pays en développement, afin de présenter l'état d'avancement des travaux à l'Assemblée de l'OACI.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

4.1 La réunion de haut niveau est invitée à :

- a) reconnaître que les travaux entrepris par le Conseil avec le soutien du CAEP n'ont pas permis de remplir le mandat de la 40^e session de l'Assemblée et que le rapport LTAG ne peut servir de base aux négociations et aux consultations sur la faisabilité de toute proposition de LTAG à la 41^e session de l'Assemblée ;
- b) inviter la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI à demander au Conseil de continuer à étudier la faisabilité de toute proposition de LTAG, comme recommandé au paragraphe 3 ci-dessus, et de soumettre un rapport à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI pour examen.