



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 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**

**POINTS DE VUE SUR L'OBJECTIF AMBITIEUX DE L'AVIATION INTERNATIONALE
ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES
(ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS N^{OS} 3 ET 5)**

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

RÉSUMÉ

La réponse de l'aviation internationale aux changements climatiques comprend, notamment, les mesures d'atténuation, l'adaptation, les ressources financières et la technologie, qui doivent être pleinement prises en compte de manière exhaustive et systématique dans la révision à la hausse de l'objectif ambitieux. En outre, le développement économique et social des pays en développement ne devrait pas être affecté par cette révision.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Les objectifs de l'Accord de Paris sont notamment de : a) contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C ; b) renforcer les capacités d'adaptation aux effets néfastes des changements climatiques et promouvoir la résilience à ces changements et un développement à faible émission de gaz à effet de serre, d'une manière qui ne menace pas la

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la République populaire de Chine et Fédération de Russie.

production alimentaire : et c) rendre les flux financiers compatibles avec un profil d'évolution vers un développement à faible émission de gaz à effet de serre et résilient aux changements climatiques.

1.2 L'Accord de Paris prévoit qu'il sera appliqué conformément à l'équité et au principe des responsabilités communes, mais différenciées et des capacités respectives, eu égard aux différentes situations nationales, et atteindra les principaux objectifs fixés au paragraphe 1.1 au moyen de contributions déterminées sur le plan national. Il reconnaît par ailleurs la nécessité d'aider les pays en développement Parties pour que l'Accord soit appliqué efficacement.

2. POINTS DE VUE SUR LES OBJECTIFS ACTUELS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE DE L'AVIATION INTERNATIONALE

2.1 Depuis la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI, toutes les résolutions relatives aux changements climatiques s'accordent sur un objectif ambitieux d'amélioration du rendement du carburant de 2 % par an en moyenne jusqu'en 2020, et sur un objectif ambitieux mondial d'amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050. Toutefois, l'OACI n'a pas effectué une analyse détaillée de la mise en œuvre, de l'ambition et de la faisabilité de ces objectifs.

2.2 L'objectif consistant à stabiliser les émissions de l'aviation internationale au niveau de 2020 (CNG2020) proposé par la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI vise essentiellement à réduire les émissions de l'aviation internationale. Étant donné et le taux de croissance des émissions collectives de l'aviation internationale des pays en développement est supérieur à celui des pays développés, le CNG2020 a essentiellement pour ambition d'exonérer les pays développés de leur responsabilité historique dans la réduction des émissions et attribuer aux pays en développement la majorité des obligations en matière de réduction des émissions de l'aviation internationale, en violation des principes d'équité, de responsabilités communes, mais différenciées et des capacités respectives. La Chine et d'autres pays maintiennent les réserves formulées sur l'objectif CNG2020 et sur tout mécanisme conçu avec le CNG2020 comme référence.

2.3 Depuis 2010, toutes les résolutions de l'Assemblée ont décidé que le CNG2020 n'attribuerait pas d'obligations particulières aux États. Toutefois, la mise en œuvre du CORSIA a réparti cet objectif entre les différents États. D'après une étude réalisée par le CAEP², le mécanisme actuel du CORSIA pourrait créer d'importantes distorsions du marché au détriment des pays en développement.

3. POINTS DE VUE SUR LA REVUE À LA HAUSSE DE L'AMBITION POUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

3.1 Selon la note HLM-LTAG-WP/24 (*Perspectives on Scientific Understanding of UNFCCC and IPCC*) présentée par la Chine et la Fédération de Russie, la réalisation de l'objectif consistant à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C, ne signifie

² Il ressort de l'examen périodique 2022 des distorsions du marché effectué par le CORSIA que l'introduction de références et de facteurs de croissance individuels sera les principales causes des distorsions au-delà de 2030. En raison des différences entre les taux de croissance du transport aérien des différents pays, routes et régions, les compagnies aériennes des pays ou régions en développement à croissance rapide assumeront plus de responsabilités dans la réduction des émissions, ce qui entraîne une discrimination ou une iniquité de fait au détriment de ces pays et régions.

pas que toutes les régions ou tous les secteurs d'activité doivent atteindre un niveau d'émissions égales à zéro au même moment et ces secteurs ne doivent pas nécessairement se fixer des objectifs d'émissions égales à zéro. Par conséquent, c'est l'absence de base légale et de données scientifiques permettant à l'OACI de formuler un objectif commun d'émissions nettes qui fait problème.

3.2 Les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation des pays développés ont atteint leur maximum et ils disposent d'énormes moyens financiers, technologiques, et de de renforcement des capacités pour y faire face. En outre, le secteur de l'aviation internationale dans les pays en développement est loin d'avoir achevé son développement. Si les pays développés ne peuvent pas parvenir à la neutralité carbone beaucoup plus tôt que les pays en développement et fournir un soutien financier, technique et en développement des ressources humaines à ces derniers pour accélérer la réduction des émissions de l'aviation, la faisabilité du LTAG sera hypothéquée et se traduira par la stagnation future de l'aviation internationale et des secteurs connexes dans ces pays à un niveau de développement très bas, ou par des coûts de décarbonation plus élevés par rapport à ceux des pays développés, et des distorsions de la concurrence au détriment des pays en développement.

3.3 Pour renforcer la réponse de l'OACI aux changements climatiques, il faut respecter les différences entre les pays qui se trouvent des niveaux variés de développement, et tenir compte de la responsabilité historique de pays développés pour les émissions, et de la dotation en ressources, etc. Et il est nécessaire de veiller à que les pays développés assument la responsabilité historique des émissions en atteignant collectivement la neutralité climatique d'ici 2020, et de fournissent aux pays en développement, le soutien financier, technologique et en développement des ressources humaines nécessaires pour une aviation durable.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

4.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) reconnaître que la révision à la hausse l'ambition du LTAG devrait être fondée sur un état des lieux et des travaux de recherche sur les objectifs de réduction des émissions, ainsi que sur les mesures décidées individuellement pas les États, et en partant du principe que les pays développés prendront les devants dans la réduction substantielle des émissions et la fourniture d'un appui adéquat aux pays en développement, comme il est décrit et recommandé au paragraphe 3 ci-dessus ;
- b) réaffirmer que la réponse de l'OACI aux changements climatiques devrait être coordonnée avec le développement économique et social de manière intégrée afin d'éviter les effets néfastes sur ce dernier, en tenant pleinement compte des besoins prioritaires légitimes des pays en développement pour parvenir à une croissance soutenue de l'aviation internationale et éradiquer la pauvreté ;
- c) faire ressortir le paragraphe 4.1 a) dans les résultats de la Réunion de haut niveau.