



**NOTE DE TRAVAIL**

**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**
- Point 2 : Moyens de mise en œuvre d'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**

**IL FAUT FIXER UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG) POUR L'AVIATION INTERNATIONALE**

(Note présentée par le Canada et coparrainée par les îles Cook, le Japon, le Kenya, Kiribati, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie–Nouvelle-Guinée, et Samoa)

**RÉSUMÉ**

La Nouvelle-Zélande voudrait d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale qui reconnaisse que les pays en développement, les États insulaires du Pacifique et d'autres pays de faible élévation n'ont pas le temps d'attendre l'action. Une transition équitable devrait être la clé du LTAG, ainsi que toutes les mesures ultérieures, afin d'assurer un appui aux pays qui, faute de quoi, seraient laissés à la traîne et ne seraient pas en mesure de suivre la transition future.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 5.

**1. INTRODUCTION**

1.1 La Nouvelle-Zélande salue et soutient le travail abattu par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) afin de présenter un rapport technique qui analyse la faisabilité, y compris les différents scénarios d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation civile internationale.

1.2 L'objectif de la présente note est de souligner la nécessité de trouver un accord entre les États membres de l'OACI sur un LTAG et d'expliquer pourquoi nous devons agir maintenant.

1.3 Le LTAG devrait reconnaître et réagir judicieusement avec l'urgence nécessaire pour faire face aux changements climatiques, et il faut réfléchir à une transition équitable pour soutenir les efforts nécessaires pour faire évoluer le secteur vers des émissions nettes égales à zéro d'ici 2050.

## 2. IL EST TEMPS D'AGIR

2.1 Le secteur de l'aviation civile internationale a une occasion de jouer sa partition, de manière responsable, dans la réduction des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>.

2.2 Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a démontré que les changements climatiques anthropiques sont réels. La température moyenne à la surface du globe a augmenté d'environ 2 degrés Fahrenheit (1 degré Celsius) depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle, un changement qui due principalement à la hausse des émissions de dioxyde de carbone dans l'atmosphère et à d'autres activités humaines. La grande partie du réchauffement s'est produit au cours des 40 dernières années, et les sept années les plus récentes ont été les plus chaudes. Les années 2016 et 2020 étant, à égalité, les plus chaudes jamais enregistrées<sup>1</sup>.

2.3 Les connaissances scientifiques sur les changements climatiques en tant que menace existentielle sont incontestables. Nous expérimentons les changements à travers le réchauffement et l'acidification des océans, la perte de la biodiversité et des espèces, et les phénomènes climatiques plus fréquents et extrêmes. Nos efforts doivent désormais être axés sur les mesures rapides et réelles que ce secteur peut prendre pour réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) afin d'atteindre des émissions nettes égales à zéro d'ici 2050.

2.4 L'Accord de Paris (2015) vise à renforcer la riposte mondiale à la menace des changements climatiques, notamment en contenant l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et en poursuivant l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, étant entendu que cela réduirait sensiblement les risques et les effets des changements climatiques

2.5 Le Pacte de Glasgow pour le climat adopté à la COP26 en 2021 le réaffirme et reconnaît que les impacts des changements climatiques seraient de loin moindres avec une hausse de 1,5 °C de la température du globe par rapport à 2 °C, et décide de poursuivre les efforts pour la limiter à 1,5 °C.

2.6 Le secteur de l'aviation ne peut pas retarder l'action climatique dans un monde concurrentiel où les consommateurs peuvent faire des choix qui sont beaucoup plus en harmonie avec les résultats environnementaux. La banque suisse UBS a effectué un sondage auprès de plus de 6000 personnes en 2018 aux États-Unis, en Allemagne, en France et au Royaume-Uni, et elle a conclu que l'année précédente, 21 % de personnes interrogées avaient réduit le nombre de leurs déplacements en avion. Des campagnes de sensibilisation à l'environnement comme « *Flight shaming* » (la honte de voler) ont été lancées<sup>2</sup>. Ces initiatives vont s'amplifier si le secteur ne prend pas des mesures environnementales ambitieuses, et elles auront un impact économique néfaste sur le secteur.

2.7 La Nouvelle-Zélande estime qu'il faudrait mettre davantage d'accent sur le caractère urgent de la lutte contre les changements climatiques. La Déclaration de Boe<sup>3</sup> signée par le Forum des îles

---

<sup>1</sup> <https://climate.nasa.gov/evidence/>

<sup>2</sup> <https://www.bbc.com/news/business-49890057>

<sup>3</sup> <https://www.forumsec.org/2018/09/05/boe-declaration-on-regional-security/>

du Pacifique en 2018 réaffirme que les changements climatiques demeurent la plus grande menace qui pèse sur les moyens de subsistance, la sécurité et le bien-être des peuples du Pacifique. Les États doivent au plus vite convenir d'un LTAG pour que les discussions sur les mesures ultérieures de soutien à l'atteinte de ce LTAG puissent commencer immédiatement.

### **3. LES ÉTATS INSULAIRES DU PACIFIQUE N'ONT PAS LE TEMPS D'ATTENDRE**

3.1 Le Groupe de travail 1 du GIEC affirme sans ambages que les impacts des changements climatiques auront des conséquences majeures sur les États insulaires du Pacifique et, dans certains cas, ces conséquences seront catastrophiques, si des efforts tangibles ne sont pas rapidement déployés pour réduire les émissions de gaz à effet de serre<sup>4</sup>. La hausse des températures, les phénomènes climatiques extrêmes, l'érosion côtière, la destruction des cultures et la fourniture d'eau potable, ainsi que l'élévation du niveau de la mer ont déjà des effets néfastes sur les États insulaires du Pacifique. Ce qui nuit à la qualité de vie et à la viabilité potentielle de ces États, dont plusieurs sont situés seulement à quelques mètres au-dessus du niveau de la mer<sup>5</sup>.

3.2 Par exemple, l'élévation inexorable du niveau de la mer est une réalité et pose un risque grave. Selon le GIEC, certains États insulaires du Pacifique disparaîtront, et certains pourraient devenir inhabitables si les effets des changements climatiques se poursuivent au rythme actuel. Depuis 2014, au total 150 villages situés le long des côtes fidjiennes ont été identifiés par le gouvernement pour être déplacés vers des terres hautes<sup>6</sup>. Si l'atténuation des effets des changements climatiques se poursuit au rythme actuel, les habitants des villages concernés, et des îles entières du Pacifique seraient déplacés. Ce qui entraînerait non seulement la perte d'habitations, mais également de pays, d'une culture, du chez soi ; de leur identité unique, des liens avec la terre, de modes de vie.

### **4. L'ATTEINTE DU LTAG DEVRAIT PASSER PAR UNE TRANSITION ÉQUITABLE**

4.1 La Nouvelle-Zélande estime que les mesures prises pour la réalisation du LTAG devraient aussi prendre en compte l'importance d'une transition équitable vers des émissions nettes égales à zéro d'ici 2050.

4.2 Les initiatives de l'OACI auront un impact direct sur les États insulaires du Pacifique. L'inaction aurait également un impact direct et même plus grave sur ces États.

4.3 Une transition équitable nécessite la levée des obstacles à la participation. Certains de ces obstacles risquent d'être accentués au lieu d'être la conséquence des mesures adoptées par l'OACI pour la réalisation d'un LTAG. Généralement, les pays qui risquent de se retrouver à la traîne seront les plus vulnérables aux changements climatiques, c'est-à-dire ceux qui ont du mal à faire face aux coûts d'adaptation et les États endettés. L'OACI devra imaginer des stratégies pour les soutenir, à savoir des

---

<sup>4</sup> [https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC\\_AR6\\_WGI\\_SPM.pdf](https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM.pdf)

<sup>5</sup> <https://web.whoi.edu/coastal-group/research/projects/pacific-climate-change/>

<sup>6</sup> <https://www.stuff.co.nz/pou-tiaki/300596791/climate-crisis-villagers-forced-to-abandon-their-homes-as-sea-levels-rise>

méthodes qui ne dépendent pas des exceptions et des dérogations qui nuisent à l'efficacité des mesures adoptées pour la réduction des émissions.

4.4 La mise en œuvre de la campagne « *Aucun pays laissé de côté* » de l'OACI jouera un rôle crucial dans les efforts de réalisation d'un LTAG convenu.

4.5 Les mesures présentées dans la note HLM-LTAG-WP/7 joueront également un rôle important. Il s'agit notamment de l'assistance, du renforcement des capacités et de la formation. Le partage des connaissances par les États disposant de ressources et d'experts dans ce domaine jouera aussi un rôle crucial. Il est également important de veiller à ce que les options de financement de la réalisation du LTAG convenu n'aggravent pas le niveau d'endettement des pays petits États insulaires du Pacifique.

4.6 La transition vers des émissions de carbone nulles de l'aviation sera marquée par la mise au point de nouvelles technologies d'aéronef et de carburant, et de pratiques opérationnelles améliorées. Ces mesures nécessiteront des investissements dans la recherche-développement que certains États ne pourront se permettre s'ils ne bénéficient pas d'un appui adéquat.

4.7 Si l'OACI prend des décisions qui nécessitent le déploiement de diverses technologies et pratiques, elle doit aussi intervenir en veillant à ce que certains États ne soient pas laissés à la traîne. La prise en compte des particularités nationales jouera aussi un rôle crucial. Cet appui sera essentiel pour les États insulaires du Pacifique en veillant à ce qu'ils disposent des compétences et des ressources nécessaires pour la transition vers des émissions nettes de carbone du secteur de l'aviation égales à zéro. L'OACI doit s'efforcer à garantir une transition équitable pour tous les États.

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

5.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) prendre acte du contenu de la présente note de travail ;
- b) noter que les décisions relatives à l'action climatique ne peuvent pas être retardées parce que cela aura des conséquences graves et catastrophiques sur les petits États insulaires ;
- c) noter que les États devraient s'efforcer à définir un LTAG et réfléchir au soutien à apporter aux États vulnérables, notamment ceux du Pacifique, pour une transition équitable.