



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 17 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

#### ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION CONCERNANT L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME

(Note présentée par l'Inde)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

On trouvera dans la présente note des éléments de réflexion à prendre en compte en vue d'un objectif ambitieux à long terme réaliste et pragmatique, y compris le concept de zéro émission nette au niveau mondial, afin de permettre à chaque État de contribuer à l'objectif selon son propre calendrier national. On y suggère aussi des mécanismes solides à l'appui de l'objectif de sorte qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à conclure que :

- a) l'objectif ambitieux à long terme de l'OACI doit s'inscrire dans la ligne des principes mondiaux de neutralité carbone et il est donc nécessaire d'œuvrer à renforcer l'engagement en faveur de l'objectif « zéro émission nette au niveau mondial selon le calendrier national de chaque État », avec une indication claire de moyens de mise en œuvre appuyés par un mécanisme de financement multilatéral structuré et des politiques de renforcement des capacités ;
- b) dans ce cadre, l'OACI devrait accorder la priorité aux mécanismes d'assistance et fournir aux pays en développement un appui adéquat sur les plans technique et financier, ainsi que sur celui du renforcement des capacités, en vue de renforcer les efforts déployés par les pays en développement pour traiter des questions relatives à l'aviation internationale et au changement climatique. L'Assemblée devrait être saisie à sa 42<sup>e</sup> session d'un rapport contenant des propositions de mécanismes d'assistance, y compris concernant un fonds multilatéral ;
- c) l'objectif ambitieux à long terme ne devrait pas avoir pour conséquence de poser des obstacles non tarifaires à la croissance des liaisons internationales. Il ne devrait pas non plus conduire à la constitution d'un plus grand oligopole sur le marché des liaisons aériennes transcontinentales. Des taxes ou des pénalités seront sans doute imposées aux compagnies aériennes qui ne seront pas en mesure d'atteindre l'objectif de zéro émission nette de carbone, comme on le voit avec le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne. Si l'OACI adopte bel et bien un objectif ambitieux à long terme, celui-ci ne devrait pas devenir un prétexte à l'avenir pour imposer toutes sortes de mesures punitives aux compagnies aériennes qui n'y adhèreraient pas.

*Objectifs  
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Protection de l'environnement*.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <i>Incidences financières :</i> |  |
| <i>Références :</i>             |  |

## 1. INTRODUCTION

1.1 À sa session tenue en septembre-octobre 2019, l'Assemblée de l'OACI a adopté la résolution A40-18, dont le paragraphe 9 se lit comme suit : « 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<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme. »

1.2 L'Équipe spéciale sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG-TG) mise en place par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a mené une étude concernant l'objectif et rendu son rapport, qui a été communiqué à tous les pays en mars 2022. On y trouve le contexte, la méthode, les résultats et des interprétations de l'analyse, notamment trois scénarios correspondant à différents niveaux d'ambition : faible (IS1), moyenne (IS2) et élevée (IS3). Ces trois scénarios permettraient de réduire les émissions de carbone de 39 %, 68 % et 87 % respectivement.

1.3 La 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, convoquée par l'OACI à son siège à Montréal du 19 au 22 juillet 2022, est parvenue à la conclusion suivante : « l'OACI et ses États membres devraient œuvrer ensemble pour s'efforcer de réaliser l'objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, contribuant ainsi à atteindre l'objectif de température de l'Accord de Paris, en tenant compte du fait que ce sont la situation particulière et les capacités respectives de chaque pays (notamment le niveau de développement, le degré de maturité des marchés de l'aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) qui détermineront sa capacité à contribuer à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national ».

## 2. ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PRENDRE EN COMPTE PAR L'ASSEMBLÉE

2.1 Les trois scénarios décrits dans le rapport du CAEP ne permettent pas une réduction de 100 % des émissions de carbone sur la base des seules mesures sectorielles, et le concept de zéro net n'est donc pas réalisable d'ici 2050.

2.2 Dans l'Accord de Paris, on est convenu de la neutralité climatique pour la deuxième moitié du siècle, sur la base de l'idée d'un « plafonnement mondial » expliqué à l'article 4, qui se lit comme suit :

« En vue d'atteindre l'objectif de température à long terme énoncé à l'article 2, les Parties cherchent à parvenir au plafonnement mondial des émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais, étant entendu que le plafonnement prendra davantage de temps pour les pays en développement Parties [...]. »

2.3 Dans les conclusions de la Réunion de haut niveau, on peut aussi lire que « la situation particulière et les capacités respectives de chaque pays (notamment le niveau de développement, le degré de maturité des marchés de l’aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) [...] détermineront sa capacité à contribuer à l’objectif LTAG en respectant son propre calendrier national ».

2.4 Par conséquent, tout objectif à long terme de zéro émission nette doit signifier non pas un « zéro net individuel », mais bien un « zéro net mondial », dans le cadre duquel les pays développés s’engageraient à viser un « net moins » pour l’année cible, qui compenserait le « net plus » des pays en développement, ceux-ci ayant besoin de plus de temps pour parvenir au plafonnement. Ainsi seraient pris en compte le principe des responsabilités communes mais différenciées et celui de l’équité.

2.5 Le secteur aéronautique des pays en développement connaîtra une forte progression, tandis que dans les pays développés, il a déjà atteint un plafond, ou en est très proche, et connaît donc une croissance très lente. La croissance du secteur aéronautique a un effet multiplicateur sur le produit intérieur brut et sur l’emploi ; dans les pays en développement, elle a aussi un effet positif direct sur d’autres objectifs de développement durable comme l’éradication de la pauvreté et l’emploi. Par conséquent, il est essentiel qu’on laisse à l’aviation des pays en développement un espace carbone pour permettre cette croissance.

2.6 La technologie et les carburants d’aviation durables (SAF) nécessaires à la décarbonation de l’aviation ne sont pas encore au point et il n’y a aucune certitude quant à leur disponibilité, leur accessibilité et leur applicabilité. On ne sait pas quand la technologie et les SAF deviendront commercialement viables et accessibles à tous les pays afin qu’aucun pays ne soit laissé de côté. De toute évidence, la technologie et les SAF deviendront disponibles d’abord dans les pays développés, puis dans les pays en développement. De même, les ressources nécessaires à leur déploiement seront plus accessibles au secteur aéronautique des pays développés que des pays en développement.

2.7 En outre, la voie dont on discute actuellement pour atteindre l’objectif fixé repose sur une révolution complète de la technologie, des modes d’exploitation et des carburants. Cette transformation entraînera des coûts considérables, notamment sur le plan des équipements, des infrastructures, du transfert de technologie des carburants, du renforcement des capacités, du financement, etc. L’incidence financière sur le secteur de l’aviation sera très lourde et l’OACI devra veiller à ce que des mécanismes d’appui appropriés soient mis à la disposition des pays en développement.

2.8 Dans son rapport, le CAEP indique que le total des investissements nécessaires en vue de la réalisation de l’objectif ambitieux à long terme dans tous les sous-secteurs de l’aviation se situera entre 2 873 et 8 576 milliards de dollars des États-Unis. Compte tenu des objectifs de zéro émission nette actuellement envisagés, il serait prudent de supposer que les investissements nécessaires seront encore plus élevés que l’estimation haute, car le troisième scénario ne table que sur 87 % d’émissions de carbone en moins. Pour que l’objectif ambitieux soit réalisable, il est essentiel que l’OACI mette en place une initiative de financement de la lutte contre le changement climatique ou un mécanisme de financement sous la forme d’un fonds multilatéral qui garantisse un appui financier juste, transparent et équitable aux pays en développement.

2.9 À la lumière de ce qui précède, il est proposé que si les conclusions de la Réunion de haut niveau sont prises en compte pour l’objectif ambitieux à long terme, nous envisagions un objectif mondial de zéro émission nette dans le cadre duquel les pays en développement auront plus de temps pour parvenir au zéro net, ce qui ne peut être compensé que si les pays développés y parviennent avant 2050. En d’autres termes, afin de libérer en 2050 l’espace carbone nécessaire à la croissance des pays en développement, les pays développés devraient en fait en faire plus que zéro net en 2050 (en séquestrant plus de carbone qu’ils

n'en émettent). Autrement dit, les pays développés devraient parvenir au zéro net beaucoup plus tôt, sans attendre 2050. Il s'ensuit logiquement que si les pays développés se contentent, individuellement, du zéro net d'ici 2050, nous ne ferons que nous éloigner davantage de la réalisation des objectifs de Paris, ce dont les pays en développement ne pourront être tenus responsables.

2.10 Vu le manque de données et d'échéancier clair sur le plan du progrès technologique et opérationnel et compte tenu des défis nouveaux qui pourraient surgir sur la voie des SAF, il convient de se laisser un certain degré de souplesse s'agissant de quelque objectif à long terme que ce soit et d'éviter de se fixer 2050 comme délai incontournable. Il est absolument impératif que si l'OACI adopte l'objectif de zéro émission nette au niveau mondial d'ici 2050, ce ne soit qu'à titre incitatif, d'autant que l'échéance de 2050 sera clairement irréalisable sur la base des seules mesures sectorielles, comme l'a clairement montré le CAEP dans son rapport. Plus important encore, la contribution de chaque État à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme doit être fonction de ses circonstances particulières et de ses capacités respectives (par exemple, son niveau de développement, la maturité de son marché aéronautique, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales du développement du transport aérien), selon son propre calendrier national.