



**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**

**OBSERVATIONS DE L'INDONÉSIE SUR L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ DE L'OBJECTIF  
AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG) DE L'OACI**

(Note présentée par l'Indonésie)

**RÉSUMÉ**

La présente note de travail donne une vue d'ensemble des principales conclusions de l'étude réalisée par l'Équipe spéciale sur le LTAG. Elle se penche sur les trois scénarios sectoriels (IS1, IS2 et IS3), qui comportent leurs propres incidences. Elle recommande aussi des moyens de mener à bien la mise en œuvre de ces scénarios.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.

**1. INTRODUCTION**

1.1 L'Indonésie se félicite du travail considérable accompli par l'Équipe spéciale sur le LTAG du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI et de son excellent rapport. Nous attachons une grande importance aux principales conclusions de l'étude LTAG, en particulier aux points suivants :

- a) les trois scénarios sectoriels (IS1, IS2 et IS3) comportent chacun leurs propres incidences, en ce qui concerne les efforts et les ressources nécessaires, et la cible de réduction des émissions à atteindre ;
- b) même dans le scénario le plus ambitieux (IS3), la cible d'émissions nettes de carbone nulles ne pourra pas être atteinte d'ici 2050. Les émissions de CO<sub>2</sub> en 2050 resteront

importantes (200 MtCO<sub>2</sub>, soit 35 % du niveau des émissions de CO<sub>2</sub> de 2019), et les émissions résiduelles cumulées de 2020 à 2050 seront aussi élevées que 12 GtCO<sub>2</sub>.

- c) l'étude montre que les carburants alternatifs joueront le rôle principal dans l'atténuation des émissions du secteur de l'aviation (15 % dans le scénario IS1, 41 % dans le scénario IS2 et 55 % dans le scénario IS3). Ces carburants seront essentiellement des carburants d'aviation durables (SAF).

## 2. ANALYSE

Après avoir examiné le rapport sur le LTAG, nous présentons les observations suivantes :

2.1 Nous accueillons avec intérêt et gratitude les résultats de l'étude LTAG, mais nous espérons discuter davantage de la suite précise à y donner avec l'assistance de l'OACI. Les États membres de l'OACI doivent définir ensemble l'approche, la stratégie, les priorités et le calendrier de la mise en œuvre, laquelle devrait :

- a) ne pas freiner la croissance du secteur aéronautique et d'autres activités liées à l'aviation, surtout dans les pays en développement ;
- b) tenir compte de la nécessité d'un renforcement des capacités et d'un programme conjoint ou de coopération entre les États membres de l'OACI visant à réduire au minimum les effets négatifs imprévus que peut avoir la mise en œuvre du LTAG pour certains pays.

2.2 La production de SAF contribuant grandement à la réduction des émissions, il importe de veiller à ce que toutes les régions puissent produire des SAF à des prix concurrentiels. C'est pourquoi l'OACI devrait activement promouvoir la production de SAF, notamment en appuyant les pays qui pourraient être des producteurs de SAF et en évitant tout critère relatif aux SAF qui pourrait compromettre leur production, tout en gardant à l'esprit que plusieurs pays sont probablement susceptibles de produire des SAF, mais qu'ils ne disposent pas de capacités suffisantes pour le faire, pour plusieurs raisons (technologies, coûts d'investissement et manque d'appui international).

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

3.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) prendre note des renseignements figurant dans la présente note et envisager de donner suite aux recommandations formulées aux § 2.1 et 2.2 ;
- b) promouvoir un dialogue constructif à l'appui des efforts que déploie l'OACI pour protéger l'environnement et réduire les émissions de l'aviation internationale.