



**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 au 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 4 :** Conclusions et recommandations de la réunion

**RÉFLEXIONS SUR LES AVIS SCIENTIFIQUES FORMULÉS DANS LA CONVENTION-CADRE DES NATIONS UNIES SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET PAR LE GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT (ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS 1, 3, 5 ET 6)**

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

**RÉSUMÉ**

La présente note contient une description de la manière dont le Brésil, la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde et comprend le cadre juridique de lutte contre les changements climatiques découlant de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et les derniers résultats des recherches du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), qui sont les éléments sur lesquels reposent les progrès des études de faisabilité des objectifs ambitieux à long terme dans l'aviation internationale. L'OACI est invitée à citer les documents juridiques et les résultats de recherches pertinents, et à leur donner effet intégralement, avec précision et de manière exhaustive.

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

**1. INTRODUCTION**

1.1 La question des émissions de l'aviation internationale, qui font partie intégrante des émissions anthropiques, ne devrait être résolue et ne peut l'être que par une coopération et des consultations multilatérales dans le cadre du système des Nations Unies.

1.2 La CCNUCC fournit un cadre juridique qui régit le respect élémentaire de la légalité et les plus récents rapports du GIEC sur ses recherches contiennent des avis scientifiques, sur lesquels la

<sup>1</sup> Versions anglaise et chinoise fournies par le Brésil, l'Inde, la Fédération de Russie et la République populaire de Chine.

communauté internationale peut s'appuyer pour résoudre le problème des émissions de l'aviation internationale d'une manière juste, raisonnable, scientifique et efficace.

## **2. AVIS SUR LA JUSTE COMPRÉHENSION DU CADRE JURIDIQUE DE LA CCNUCC**

2.1 Toujours plus visibles, les répercussions des changements climatiques sont maintenant devenues un défi commun pour l'ensemble de l'humanité. Cause commune de l'humanité, l'urgence d'une action mondiale pour faire face aux changements climatiques continue de croître.

2.2 La plus grande partie des émissions mondiales accumulatives de gaz à effet de serre enregistrées jusqu'à présent provient des pays développés et les émissions par tête sont bien plus élevées dans ces pays que dans les pays en développement. Les pays en développement sont fondés à bénéficier du droit à un développement et à des émissions équitables, et la part des émissions mondiales provenant des pays en développement augmentera pour permettre à ces pays de satisfaire leurs besoins sociaux et de développement.

2.3 La CCNUCC dispose que la lutte mondiale contre les changements climatiques doit respecter les principes de l'équité, des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, ainsi que la diversité des situations nationales.

2.4 Pour lutter dans les règles contre les effets négatifs des changements climatiques, le secteur d'activité de l'aviation internationale des pays développés doit redoubler d'efforts et donner l'exemple en réduisant ses émissions afin de libérer l'espace nécessaire au développement du secteur de l'aviation internationale des pays en développement, et doit fournir aux pays en développement une assistance dans les domaines de l'atténuation et de l'adaptation, ainsi que du capital et des technologies. En revanche, les mesures prises pour lutter contre les changements climatiques, notamment les mesures unilatérales, ne devraient pas devenir des moyens arbitraires et injustifiables d'imposer une discrimination ou des pratiques restrictives en matière de commerce international.

2.5 Dans l'Accord de Paris, le principe des responsabilités communes mais différenciées est réaffirmé, les contributions déterminées au niveau national sont considérées comme une riposte mondiale aux changements climatiques et il est confirmé que les pays développés doivent fournir aux pays en développement un appui financier et en matière de transfert de technologies et de renforcement des capacités conformément à leurs obligations existantes au titre de la CCNUCC. Il est aussi décidé dans l'Accord de Paris que toutes les catégories d'émissions anthropiques devraient être incluses dans les contributions déterminées au niveau national.

2.6 Sachant qu'un appui plus important aux pays en développement parties leur permettra de prendre des mesures plus ambitieuses, il est souligné dans le *Pacte de Glasgow pour le climat* qu'une augmentation considérable de l'appui aux pays en développement est nécessaire, notamment une aide financière d'un niveau plancher de 100 milliards de dollars par an, pour que ces pays atteignent les objectifs définis dans l'Accord de Paris. En outre, il est constaté avec un profond regret que l'objectif des pays développés parties consistant à dégager ensemble 100 milliards de dollars par an d'ici à 2020 n'a pas encore été rempli.

### **3. AVIS SUR LA COMPRÉHENSION DE TOUS LES ASPECTS DES CONCLUSIONS SCIENTIFIQUES FORMULÉES DANS LE RAPPORT DU GIEC**

3.1 Les rapports du GIEC contiennent des évaluations et des prévisions de l'augmentation de la température mondiale et des changements climatiques futurs fondées sur différents scénarios et risques de changements climatiques, et analysent les conséquences possibles des solutions et trajectoires pertinentes afin que les décideurs puissent s'y référer et les examiner.

3.2 En 2018, le rapport spécial du GIEC sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5°C par rapport aux niveaux préindustriels et les trajectoires associées d'émissions mondiales de gaz à effet de serre, dans le contexte du renforcement de la parade mondiale au changement climatique, du développement durable et de la lutte contre la pauvreté, a été publié en tant qu'évaluation du réchauffement de la planète de 1,5°C et de la trajectoire des émissions. Il n'est pas recommandé dans ce rapport que chaque secteur et région empruntent la même voie pour atteindre un seul et même objectif au même moment.

3.3 En 2022, dans sa contribution au sixième rapport d'évaluation du GIEC, le Groupe de travail III a analysé différents scénarios de la hausse générale des températures et précisé les points ci-après :

3.3.1 Il n'est pas indispensable que toutes les régions et tous les secteurs atteignent individuellement l'objectif de zéro émission nette de CO<sub>2</sub> ou l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre pour que ces deux objectifs soient atteints au niveau mondial.

3.3.2 Le moment où chaque secteur ou région atteindra les objectifs de zéro émission nette de CO<sub>2</sub> et de zéro émission nette de gaz à effet de serre dépendra des solutions d'atténuation disponibles et de leur coût, ainsi que des politiques appliquées (dont toute politique prenant en compte les principes d'équité et de justice).

3.3.3 Une aide financière accélérée des pays développés et d'autres sources en faveur des pays en développement est un facteur essentiel pour rendre plus efficaces les mesures d'atténuation et remédier au caractère inéquitable de l'accès au financement.

3.3.4 Il est généralement admis que l'aviation est un secteur « difficile à décarboner » en raison des difficultés posées par les technologies de réduction des émissions et du coût élevé de la réduction des émissions.

3.3.5 Le transfert et le financement de technologies peuvent aider les pays en développement qui sautent des étapes ou passent progressivement à des systèmes de transport à faibles émissions.

### **4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU**

4.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) prendre en compte le fait que la lutte contre les changements climatiques comporte des éléments essentiels liés à l'atténuation et à l'adaptation, ainsi qu'au financement et à la technologie, en particulier ceux dont il est question aux paragraphes 2 et 3 de la présente note de travail ;
- b) prier l'OACI de tenir pleinement compte des documents juridiques pertinents de la CCNUCC et des résultats des recherches du GIEC dans le cadre de l'examen des objectifs à long terme et des autres questions liées à la réduction des émissions de

l'aviation, en particulier les principes de l'équité, des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, qui sont consacrés par la CCNUCC et par l'Accord de Paris en relevant ;

- c) tenir compte de la teneur des sous-paragraphes a) et b) du paragraphe 4.1 dans les textes qui seront adoptés à la Réunion de haut niveau sur un objectif ambitieux à long terme.

— FIN —