



TROISIÈME CONFÉRENCE SUR L'AVIATION ET LES CARBURANTS ALTERNATIFS (CAAF/3)

Dubaï (Émirats arabes unis), 20 – 24 novembre 2023

RÉSUMÉ DES DÉBATS : POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Secrétariat)

Point 2 : Politiques subsidiaires visant à promouvoir le développement et l'utilisation d'une énergie plus propre pour l'aviation

1. La Conférence examine quatre notes de travail du Secrétariat et 16 notes de travail d'États et d'organisations internationales. Une synthèse de ces notes est présentée ci-dessous.
2. La note CAAF/3-WP/3, présentée par le Secrétariat, expose les différentes approches en matière de politique que peuvent adopter les États afin de promouvoir le développement et l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF), de carburants à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation, et décrit notamment les informations tirées des Orientations de l'OACI, les exemples d'approches en matière de politiques nationales, ainsi que le rôle des plans d'action des États et des feuilles de route dans la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Elle fait aussi le point sur des aspects relatifs à la certification technique des carburants d'aviation.
3. La note CAAF/3-WP/4, présentée par le Secrétariat, fait état des paramètres possibles susceptibles de permettre l'établissement d'objectifs chiffrés en matière d'énergie plus propre pour l'aviation internationale, et présente des projections sur les niveaux mondiaux d'utilisation d'énergie plus propre dans l'aviation internationale, y compris des contributions techniques du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) et d'autres informations pertinentes. Des informations actualisées concernant les projections du CAEP sur la production de SAF à court terme sont présentées séparément dans la note CAAF/3-IP/6.
4. La note CAAF/3-WP/5, présentée par le Secrétariat, décrit les travaux de l'OACI sur les critères de durabilité, la certification de la durabilité, et l'évaluation du cycle de vie des réductions d'émissions de carburants d'aviation durables (SAF) et de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) au titre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Elle présente aussi l'argument à prendre en compte lors de l'examen des éléments liés au CORSIA comme base pour déterminer la durabilité des carburants utilisés dans l'aviation internationale.
5. La note CAAF/3-WP/6, présentée par le Secrétariat, contient des informations sur les méthodes de comptabilisation et de déclaration des carburants dans le cadre du système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) du CORSIA, y compris la méthode visant à réduire les obligations de

compensation des exploitants d'avions grâce à l'utilisation de carburants admissibles CORSIA (SAF et LCAF). Elle présente aussi les contributions techniques du CAEP sur des paramètres possibles pour les méthodes de comptabilisation et de déclaration des carburants pour l'aviation internationale, afin d'assurer une application cohérente dans le cadre du suivi des progrès accomplis en vue de la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG).

6. La note CAAF/3-WP/39, présentée par la Chine, expose des propositions sur les éléments clés (vision, principes et partenariat) d'un cadre mondial juste et réalisable pour le développement et le déploiement de carburants d'aviation plus propres. Des points de vue sont exprimés en faveur d'un cadre mondial devant être élaboré sur la base d'une étude approfondie des circonstances et pratiques nationales de tous les États, pour éviter de fixer des objectifs quantifiés uniformes tant que les SAF, LCAF et autres carburants d'aviation plus propres produits dans les pays en développement ne représentent pas une juste part de la production mondiale, et en sachant que le défaut de garantir un soutien financier aux pays en développement et de transférer des technologies vers ces pays aura une incidence plus grande sur la faisabilité du LTAG.

7. La note CAAF/3-WP/32, présentée par la République dominicaine, fait état des contributions de ce pays à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de son soutien au développement économique écologiquement durable de l'aviation internationale par le biais de l'utilisation de SAF et de LCAF. Des points de vue sont aussi exprimés sur l'importance du renforcement des capacités et de l'assistance, surtout pour les petits États insulaires en développement, dans la perspective de réaliser le LTAG collectif, la nécessité de renforcer le dialogue entre les États et le secteur sur la mise au point et le déploiement des carburants, et le soutien à l'initiative Fininvest Hub de l'OACI.

8. La note CAAF/3-WP/29, présentée par l'Inde, décrit les mesures prises par ce pays concernant ses engagements au titre de l'Accord de Paris de la CCNUCC, ainsi que dans le domaine des SAF. Des points de vue sont aussi exprimés sur le cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies d'aviation plus propres, notamment le soutien pour les quatre composantes, l'initiative Fininvest Hub, les défis qui se posent au déploiement commercial des SAF dans les pays en voie de développement, et la possibilité qu'une vision chiffrée sur les énergies plus propres soit analysée plus avant et adoptée à la prochaine Assemblée de l'OACI.

9. La note CAAF/3-WP/10, présentée par Oman, décrit plusieurs initiatives de ce pays, notamment son plan d'action national et une étude de faisabilité sur les SAF et sur l'hydrogène vert, qui contribuent à la réalisation de la Vision Oman 2040, et manifeste son appui aux efforts de l'OACI visant à réaliser l'objectif ambitieux à long terme de zéro émission nette de carbone de l'aviation internationale d'ici à 2050.

10. La note CAAF/3-WP/27, présentée par l'Arabie Saoudite, aborde les principes et les éléments essentiels à envisager et à refléter afin de parvenir à un accord sur le cadre mondial potentiel de l'OACI – à savoir qu'il soit inclusif, politiquement neutre, technologiquement agnostique, basé sur des critères de durabilité convenus au niveau international, et qu'il n'impose pas d'objectif ni de cible supplémentaire, notamment des points de repère et/ou des étapes intermédiaires. Des points de vue sur la possibilité que l'OACI étudie les systèmes d'achat et de réclamation, et la nécessité d'analyser leurs avantages et incidences éventuels, ainsi que le rôle potentiel de l'OACI, le soutien à la mise en œuvre pour en élargir la portée, une approche prudente en matière de coût concernant les avancées technologiques et la possibilité pour les pays en développement de participer au marché des carburants émergents, sont aussi exprimés.

11. La note CAAF/3-WP/28, présentée par les Émirats arabes unis, fournit des informations sur les aspirations de ce pays à diriger une économie à faibles émissions de carbone. En outre, les points de

vue qu'elle expose sur le Cadre mondial de l'OACI sur les énergies plus propres pour l'aviation mettent en lumière l'importance de partager les connaissances et les meilleures pratiques, et d'appuyer les efforts de l'OACI visant à faciliter l'accès au financement, notamment à travers l'initiative Finvest Hub, le rôle vital des LCAF et la nécessité urgente d'établir des mécanismes de comptabilisation crédibles sur l'utilisation des SAF et LCAF.

12. La note CAAF/3-WP/26, présentée par le Brésil et Singapour, expose des points de vue sur la nécessité d'une neutralité s'agissant des matières premières et des technologies en matière de SAF, et encourage vivement la reconnaissance des critères de durabilité du CORSIA, des programmes de certification de la durabilité et de la méthodologie d'évaluation des émissions de cycle de vie comme base unanime de l'éligibilité des SAF. Ceci contribuera à élargir les options possibles d'approvisionnement en matières premières et atténuera le risque d'investissement dans les SAF en vue d'en intensifier la production et de faire baisser les coûts, tout en accélérant la transition verte de l'aviation internationale.

13. La note CAAF/3-WP/22, présentée par le Japon, Singapour et les États-Unis, décrit un concept de voie verte de l'aviation (AGL) en tant qu'initiative bilatérale ou multilatérale qui donne aux États et aux compagnies aériennes intéressés des moyens de développer et de démontrer des mesures de réduction accélérée des émissions sur certaines routes, et de le faire de manière crédible et concrète. Ce concept repose sur plusieurs principes et exigences, dont une approche de bout en bout comprenant un panier d'activités à mettre en œuvre de manière collaborative tout le long de la chaîne de valeur nécessaire pour appuyer un vol.

14. La note CAAF/3-WP/35, révision n°1, présentée par les États-Unis avec le soutien du Japon et de la République de Corée, expose des points de vue sur l'adoption d'une vision mondiale pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation qui soutiendrait et encouragerait l'investissement du secteur privé dans ces technologies, le rôle de l'OACI pour faciliter l'accès aux investissements, la nécessité de travailler ensemble dans un esprit de collaboration et de compromis pour faire face aux importants défis posés par les changements climatiques dans le monde, et l'importance de soutenir les résolutions de l'Assemblée subtilement dosées sur l'aviation et le climat. L'intensité en carbone des réserves mondiales de carburant est proposée comme paramètre qui permettrait un suivi précis des émissions de carbone et l'inclusion de toutes les énergies plus propres pour mesurer les progrès du secteur.

15. La note CAAF/3-WP/14, présentée par la CAFAC au nom de ses 54 États membres, fournit des renseignements sur son initiative visant à accélérer le développement, la production et l'utilisation des SAF/LCAF en Afrique. L'initiative a quatre objectifs principaux : le développement et l'harmonisation des politiques, le renforcement des capacités, les études/évaluations de faisabilité technique, et la mobilisation des ressources et le plaidoyer. Des vues sont aussi présentées sur l'adoption par la CAAF/3 d'un cadre mondial qui soit doté de politiques équilibrées, qui permette des transferts technologiques au profit des États africains, et qui attire des financements pour permettre aux États de développer, produire et utiliser des SAF/LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.

16. La note CAAF/3-WP/18, présentée par l'Espagne au nom de l'Union européenne et des États qui en sont membres¹, ainsi que d'autres États qui sont membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² et d'EUROCONTROL, fait état de points de vue sur la suite à donner par la CAAF/3, à savoir convenir d'inclure un objectif chiffré, mondial, collectif et ambitieux pour 2050, ainsi qu'une trajectoire exprimée en pourcentage de réduction d'émissions de l'aviation grâce à l'utilisation d'énergies

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

plus propres à cette fin, comme éléments à part entière du cadre mondial. Toutes les régions et tous les États de l'OACI sont aussi invités à définir leurs politiques et leurs actions sur la base de la panoplie de politiques et d'orientations connexes de l'OACI.

17. La note CAAF/3-WP/19, présentée par l'Espagne au nom de l'UE et des États qui en sont membres, ainsi que d'autres États qui sont membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et d'EUROCONTROL, fait état de points de vue sur l'importance de communiquer en temps voulu les plans d'action nationaux de manière à aider l'OACI à suivre les progrès accomplis en vue de la réalisation du LTAG, et sur la poursuite des travaux relatifs au cadre sectoriel mondial de durabilité des carburants. Des points de vue sont aussi exprimés sur l'inclusion dans le cadre mondial des contributions techniques du CAEP sur des paramètres possibles pour les méthodes de comptabilisation et de déclaration des carburants, ainsi que l'appui à des travaux supplémentaires sur des méthodologies possibles de comptabilisation des carburants.

18. La note CAAF/3-WP/30, révision n° 1, présentée par les membres de la Coalition sur l'ambition climatique pour l'aviation internationale (CIAC)³, expose des points de vue à l'appui d'une vision ambitieuse mondiale chiffrée pour la mise au point et le déploiement des SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, qui cadre avec l'objectif ambitieux à long terme (LTAG). Elle souligne aussi que la vision chiffrée doit reposer sur une trajectoire réalisable marquée par des étapes claires, être collective, ambitieuse et n'imposer aucune obligation à des États ou des régions individuelles, et exprime son appui aux paramètres relatifs au pourcentage de réduction des émissions attribuable à l'utilisation d'énergies plus propres et à l'intensité carbone moyenne d'un carburant. Elle appuie enfin la mise à disposition de financement volontaire en vue du renforcement des capacités et les premiers travaux sur l'initiative Finvest Hub de l'OACI.

19. La note CAAF/3-WP/23, présentée par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de la navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), fournit des points de vue sur la manière dont une approche équilibrée au niveau des politiques pourrait contribuer à éviter des distorsions préjudiciables du marché et des déversements carbonés. Des points de vue sont exprimés sur la manière dont une politique efficace devrait : être harmonisée entre les différents pays et secteurs industriels, être stable et prévisible, n'avoir aucun parti pris technologique ni du point de vue des matières premières, privilégier des normes de durabilité mondialement reconnues, faciliter la certification des chaînes d'approvisionnement en énergie propre, offrir la possibilité d'empilement, et veiller à la prise en charge de mécanismes permettant de mesurer les réductions d'émissions. En outre, des points de vue sur l'importance d'un cadre mondial et robuste de comptabilisation des énergies plus propres sont aussi exprimés.

20. La note CAAF/3-WP/34, présentée par l'ATAG, l'ACI, la CANSO, l'IATA, le Conseil consultatif international pour l'industrie et l'ICCAIA, présente l'état actuel du secteur des SAF, notamment les perspectives d'offre et de demande pour les prochaines années et expose des points de vue sur un cadre mondial destiné à appuyer davantage la mise au point et la production de SAF à l'échelle mondiale et l'investissement dans ces carburants, au-delà des niveaux prévus actuellement. Ce cadre mondial devrait être examiné régulièrement, notamment du point de vue du niveau de l'ambition de la Vision de l'OACI et des éléments de mise en œuvre, attendu que la CAAF/4 devrait se tenir avant la 43^e session de l'Assemblée en 2028.

³ Allemagne, Autriche, Canada, Danemark, États-Unis, Finlande, France, Grèce, Italie, Japon, Kenya, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, République dominicaine, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Trinité-et-Tobago, Tchéquie et Union européenne

21. La note CAAF/3-WP/36, présentée par la Coalition internationale pour l'aviation durable (ICSA), présente des points de vue sur l'adoption à la CAAF/3 d'une vision qui : privilégie des normes élevées d'intégrité environnementale et sociale, exprime des objectifs ambitieux en utilisant des paramètres axés principalement sur l'intensité en carbone des carburants alternatifs, sur la base du cycle de vie, et prévoit des mesures pour éviter le double comptage des réductions d'émissions. Des points de vue sont aussi exprimés sur la nécessité de veiller à ce que les carburants alternatifs apportent des avantages sur le plan de la santé publique grâce à une teneur réduite en aromatiques, donc à une réduction d'émissions de particules non volatiles.

22. Le Président prend aussi note des contributions présentées dans les notes d'information suivantes : CAAF/3-IP/1, 2, 3, 4 et 6 du Secrétariat, CAAF/3-IP/7 de l'ICCAIA, CAAF/3-IP/8 de la Norvège, CAAF/3-IP/9 d'Oman, CAAF/3-IP/10 de la CIAC, et CAAF/3-IP/11 de la Chine.

23. Au cours des interventions suivantes, un consensus se dégage relativement à la composante n° 1 – *Politiques et planification* sur la nécessité pour tous les États d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques qui soient adaptées à leur situation et sur le rôle important des plans d'action des États, ainsi que sur le fait qu'un cadre mondial devrait favoriser la décentralisation de la production d'une énergie plus propre pour l'aviation dans tous les États et toutes les régions. On souligne aussi la nécessité que de telles politiques ne privilégient aucune technologie ni matière première.

24. Un certain nombre de vues s'expriment aussi sur une vision éventuelle, y compris l'appui à une quantification éventuelle d'une vision mondiale ambitieuse et collective, sur la base de paramètres et de jalons adéquats (à court terme et à long terme), qui ferait partie du signal envoyé par le cadre mondial afin de stimuler la demande, de susciter l'offre et d'attirer des investissements supplémentaires. Les interventions mettent de nouveau l'accent sur le fait qu'une telle vision devrait être réaliste, collective et cohérente par rapport à la nature ambitieuse du LTAG, et ne pas créer d'obligations particulières pour les États.

25. La quantification éventuelle d'une vision suscite des préoccupations, du point de vue de sa cohérence par rapport à l'approche du LTAG, du degré d'aboutissement et de maturité du travail d'analyse et des incidences négatives potentielles sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les pays en développement. Certains sont d'avis aussi que la vision et ses ambitions devraient être équilibrées par rapport aux autres composantes du cadre mondial, notamment pour ce qui est de fournir du soutien à la mise en œuvre et du financement.

26. S'agissant de l'examen de la composante n° 2 – *Cadre réglementaire*, une convergence de vues pointe en faveur d'un soutien au cadre actuel du CORSIA et à ses critères de durabilité, à ses programmes de certification de la durabilité, et aux évaluations liées au cycle de vie en tant que fondement solide et continu de l'admissibilité d'une énergie plus propre pour l'aviation. On souligne aussi la nécessité d'augmenter le nombre de programmes de certification de la durabilité, et d'accélérer l'analyse et l'approbation des émissions liées au cycle de vie pour les nouvelles sources et filières de carburant, en prenant en considération tous les impératifs de sécurité.

27. Divers points de vue s'expriment sur le rôle que peut jouer l'OACI dans une méthode de comptabilisation harmonisée de l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation et de la réclamation des avantages environnementaux qui en découlent. Un consensus se dégage sur la nécessité d'entreprendre d'autres études pour mieux comprendre les systèmes de comptabilisation des carburants, afin de définir le rôle éventuel de l'OACI.