



NOTE DE TRAVAIL

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

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

Point 3 : Assistance et renforcement des capacités pour une énergie plus propre

**ASSISTANCE ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS
POUR UNE ÉNERGIE PLUS PROPRE**

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

RÉSUMÉ

La présente note fait état des modalités possibles de soutien à la mise en œuvre pour la mise au point et le déploiement d'une énergie plus propre pour l'aviation, en s'inspirant du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI, notamment par l'échange d'informations et de pratiques exemplaires à travers une plate-forme, l'appui à la réalisation d'études de faisabilité et l'aide à la création de partenariats et de liens de coopération, ainsi que le soutien apporté au titre de l'initiative de l'OACI relative aux plans d'action des États.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI et à la résolution A41-21, paragraphe 17, de l'Assemblée, qui prend note du fait que « des moyens de mise en œuvre proportionnels à ce niveau d'ambition, notamment financiers, contribueront à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme », l'OACI prend des mesures visant à aider ses États membres à 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 l'atteinte de la cible 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 » (voir résolution A41-21, paragraphe 7).

1.2 À cet égard, l'Assemblée a demandé au Conseil d'élaborer et de mettre en œuvre « un programme renforcé d'assistance technique et de coopération consacré à l'objectif ambitieux à long terme

et axé sur le partage d'informations concernant les meilleures pratiques et la fourniture d'orientations, de renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique. Bien que la mise en place par l'OACI du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF) doive être saluée, il conviendrait de l'élargir afin de renforcer le soutien à la mise en œuvre des autres mesures de réduction des émissions dans le cadre d'un programme ACT-LTAG de l'OACI (par exemple sur les technologies d'aéronefs, les améliorations opérationnelles, les changements d'infrastructures, les LCAF et d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation » [voir résolution A41-21, paragraphe 18, alinéa c)].

1.3 L'Assemblée a aussi invité le Conseil à « encourager le transfert volontaire de technologies, en particulier en faveur des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers, afin de leur permettre d'adapter les technologies de dernier cri et de renforcer leur contribution à l'atteinte de l'objectif ambitieux à long terme » [voir résolution A41-21, paragraphe 18, alinéa d)].

1.4 La présente note donne un aperçu des activités de l'OACI visant à soutenir la mise en œuvre dans le cadre de la mise au point et du déploiement des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation. Les aspects liés au financement des décisions de l'Assemblée [résolution A41-21, paragraphe 18, alinéas a) et b)] sont traités dans la note de travail CAAF/3-WP/8.

2. PROGRAMME ACT-SAF DE L'OACI¹

2.1 En juin 2022, avant la 41^e session de l'Assemblée, le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durable (ACT-SAF) de l'OACI a été lancé afin de fournir un appui ciblé aux États à différentes étapes de la mise au point et du déploiement des SAF, et servir de plate-forme pour la mise en commun de connaissances et la prise en compte de toutes les initiatives relatives aux SAF dans le monde.

2.2 Les activités envisagées au titre du Programme ACT-SAF portent notamment sur la formation, les études de faisabilité, l'appui à la certification des SAF et à l'élaboration de politiques, ainsi que la mise en œuvre de projets SAF spécifiques et la création de partenariats coordonnés par l'OACI entre les États et d'autres parties prenantes. De plus amples renseignements figurent dans les paragraphes 2.6 et 2.7 ci-dessous.

2.3 Les modalités et conditions de participation au Programme ACT-SAF pour tous les États et d'autres parties prenantes ont été élaborées et sont disponibles sur le site web de l'OACI² où elles peuvent être signées par voie électronique. Lorsqu'un partenaire accepte ces conditions, l'OACI le contacte afin de recenser ses besoins ou d'éventuelles propositions, et l'encourage à participer aux activités du Programme. À compter de septembre 2023, 87 États et 46 organisations y ont adhéré et figurent tous sur la plate-forme ACT-SAF.

2.4 Ce Programme fonctionne sur la base de contributions en nature et d'un soutien financier de la part d'États et d'organisations. Dans cette perspective, la 41^e Assemblée « [prie] instamment les États membres de l'OACI d'effectuer des contributions régulières et conséquentes au Fonds pour l'environnement de l'OACI, afin de faire suite à des activités spécifiques de l'OACI sur le LTAG,

¹ Programme ACT-SAF de l'OACI : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/act-saf.aspx>

² Modalités et conditions de participation au Programme ACT-SAF : <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSf28JBCrZNR9Xdj-LGB4XCZuhfwfIBSmsI9zjqeBGz5fGoUZA/viewform>

notamment le Programme ACT-SAF, qui vise à aider les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers » [A41-21, paragraphe 18, alinéa e)].

2.5 À cet égard, les partenaires du Programme ont renforcé les ressources humaines du Secrétariat de l'OACI (par exemple, au moyen de détachements par le Brésil, la France, Singapour et l'Union européenne) et ont aussi mis leurs connaissances à la disposition des activités du Programme, notamment pour les séries de formation ACT-SAF (voir le paragraphe 2.6), et pour l'élaboration du modèle et du guide relatifs aux études de faisabilité. En outre, des ressources financières destinées au Fonds de l'OACI pour l'environnement ont été reçues de la Côte d'Ivoire, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas et de l'Union européenne, notamment à l'appui de la réalisation d'études de faisabilité (voir le paragraphe 2.7).

2.6 Renforcement et partage des connaissances

2.6.1 Depuis novembre 2022, l'OACI organise les séries de formation ACT-SAF, et les experts mis à disposition par les partenaires d'appui au Programme ACT-SAF font des exposés et répondent aux questions posées en direct par les participants sur divers sujets, comme la durabilité, la certification, la technologie de production, les politiques, la logistique, la vente et les évaluations de faisabilité relatives aux carburants durables. Tous les partenaires du Programme ACT-SAF sont invités à participer aux sessions de formation, qui sont enregistrées et mises à disposition sur la plate-forme ACT-SAF en même temps que les exposés³.

2.6.2 Concernant les politiques relatives au déploiement des SAF, le Comité du Conseil de l'OACI pour la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a élaboré des *Orientations sur les politiques et approches coordonnées possibles aux fins de l'utilisation généralisée des SAF*⁴, qui résument les politiques et les approches coordonnées possibles pour le déploiement des SAF, et servent de référence (ou de « boîte à outils des politiques ») pour les États. Elles contiennent aussi des outils d'analyse comparative supplémentaires, comme les « règles empiriques », qui fournissent des estimations d'ordre de grandeur des coûts, des besoins en matière d'investissement et du potentiel de production des SAF. Des informations supplémentaires figurent dans la note CAAF/3-WP/3.

2.6.3 Le site web de l'OACI contient aussi plusieurs outils de suivi des actions relatives à des énergies plus propres pour l'aviation, notamment les politiques, les aéroports qui distribuent des SAF, le volume de SAF faisant l'objet de contrats d'achat de la production, les processus de conversion homologués, les matières premières admises au titre du CORSIA, le nombre et la capacité des installations de SAF et une liste d'études de faisabilité. Ces outils de l'OACI pour le suivi des SAF⁵ sont régulièrement actualisés afin de faciliter l'échange d'informations et le partage de bonnes pratiques entre toutes les parties prenantes.

2.7 Évaluation de la faisabilité des SAF, des LCAF et d'autres énergies d'aviation plus propres

2.7.1 En juillet 2023, l'OACI a élaboré un modèle pour les études de faisabilité sur les SAF en consultation avec les partenaires du Programme ACT-SAF en vue de faciliter la préparation d'études de faisabilité normalisées sur les SAF. Celui-ci peut être utilisé pour évaluer la faisabilité de la mise au point et du déploiement des SAF au niveau national aussi bien que régional (c'est-à-dire au niveau d'un groupe d'États). Un guide compagnon, qui est aligné sur la structure définie dans le modèle, a aussi été élaboré.

³ Séries de formations ACT-SAF : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ACT-SAF-Series.aspx>

⁴ Les orientations de l'OACI sont disponibles sur le site : https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/saf_guidance_potential_policies.aspx

⁵ Outils de l'OACI pour le suivi des SAF : <https://www.icao.int/environmental-protection/pages/SAF.aspx>

Il contient des exemples provenant de plusieurs études de faisabilité disponibles au public ainsi que de ressources sur les SAF publiées par l'OACI, afin de démontrer de manière concrète diverses approches à l'appui de la réalisation d'une étude de faisabilité sur les SAF.

2.7.2 Le modèle et le guide sont disponibles sur le site web ACT-SAF et visent à susciter des discussions approfondies entre les États et les consultants qui réalisent les études de faisabilité, et à faciliter les prochaines étapes de la mise au point et du déploiement des SAF, ce qui peut aussi faciliter l'accès au financement (voir CAAF/3-WP/8).

2.7.3 Le Programme ACT-SAF étant financé par le Fonds de l'OACI pour l'environnement, l'OACI collabore actuellement avec l'Union européenne pour lancer des études de faisabilité dans dix États partenaires (l'Afrique du Sud, le Cameroun, l'Égypte, l'Éthiopie, le Gabon, la Guinée équatoriale, l'Inde, la Mauritanie, le Mozambique et le Sénégal) portant sur la mise au point et le déploiement des SAF. Cela constituera une étape essentielle vers la mise en place d'un marché des SAF dans ces États partenaires, au moyen du recensement de technologies viables de matières premières et de conversion des SAF, de l'estimation des coûts d'infrastructures de production des SAF, d'options de politiques et de feuilles de route à long terme, qui peuvent être incorporés à leur plan d'action national. Des discussions préliminaires avec la France et les Pays-Bas sont en cours concernant la portée de l'appui au titre du Programme ACT-SAF.

2.8 Le soutien au renforcement des capacités et à la mise en œuvre de l'OACI devrait être offert de manière efficiente, efficace et coordonnée au titre de l'unité d'action de l'OACI, en intégrant le soutien à toutes les étapes de la mise au point et du déploiement des SAF, des LCAF et d'autres énergies d'aviation plus propres. Les États sont aussi encouragés à élaborer des projets spécifiques au titre du Programme de coopération technique de l'OACI, ainsi que par la mise en place de partenariats entre États et autres parties prenantes.

3. INITIATIVE DE L'OACI SUR LES PLANS D'ACTION DES ÉTATS⁶

3.1 Dans sa résolution A41-21, l'Assemblée « encourage tous les États membres à soumettre à l'OACI et à mettre à jour des plans d'actions volontaires portant sur une réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, soulignant leurs politiques, actions et feuilles de route respectives, notamment les projections à long terme » (voir résolution A41-21, paragraphe 10). Elle invite aussi « les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2024 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus sur le plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique en vue de la mise en œuvre de ces mesures » (voir résolution A41-21, paragraphe 11).

3.2 Les plans d'action des États (SAP) peuvent jouer un rôle fondamental dans le déploiement d'énergies plus propres pour l'aviation. Des aspects relatifs aux politiques, aux actions et aux feuilles de route pour le développement et le déploiement des SAF, des LCAF et d'autres énergies d'aviation plus propres devraient être abordés dans ces plans, ainsi que le recensement de ressources, de possibilités de

⁶ Initiative de l'OACI sur les plans d'action des États : https://www.icao.int/environmental-protection/pages/climatechange_actionplan.aspx

renforcement des capacités et d'autres mesures de soutien à la mise en œuvre, y compris la facilitation de l'accès à différents modes de financement conformément aux besoins des États (voir CAAF/3-WP/8).

3.3 À cet égard, le Secrétariat travaille actuellement en étroite collaboration avec les bureaux régionaux pour aider les points focaux nationaux sur les SAP à élaborer un plan d'action qui tienne compte des innovations dans les technologies de l'aviation et les énergies plus propres, y compris les projections à long terme et l'utilisation des meilleures données disponibles, en s'appuyant sur les orientations et les outils de l'OACI.

3.4 Le Secrétariat progresse aussi dans l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂*, dans le but de fournir des orientations supplémentaires aux États afin que ces derniers intègrent leurs initiatives de réduction des émissions à long terme dans leur plan d'action national et qu'ils communiquent des renseignements quantifiés sur les avantages prévus sur le plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, de manière plus harmonisée, facilitant ainsi le suivi des progrès vers l'objectif global ambitieux à long terme. Le Secrétariat de l'OACI a donc eu des échanges avec les membres et observateurs du CAEP sur l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI, en se faisant aider par des experts qui ont de l'expérience dans l'élaboration et la mise à jour de plans d'action nationaux, tout en s'assurant d'une bonne représentation géographique. Son objectif était de recueillir des points de vue et des suggestions sur les amendements au document d'orientation. Les orientations actualisées devraient être disponibles début 2024.

3.5 Les progrès se poursuivent aussi dans le cadre de la phase II du projet d'Assistance de l'OACI aux fins du *Renforcement des capacités pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale*, qui bénéficie d'un financement de l'Union européenne⁷. En s'inspirant de la réussite du partenariat avec l'UE dans la phase I⁸, notamment de l'élaboration de 14 plans d'action nationaux et de quatre études de faisabilité sur les SAF menées au Burkina Faso, au Kenya, en République dominicaine et à Trinité-et-Tobago, et pour s'assurer qu'*aucun pays ne sera laissé de côté*, l'OACI a entamé la phase II qui visait à élaborer et à mettre en œuvre 10 plans d'action nationaux supplémentaires dans 10 États africains. Les 10 plans d'action nationaux ont tous été élaborés et ont été examinés lors de séminaires sur le projet dans le but de partager des expériences sur les plans d'action et d'encourager les discussions sur l'élaboration et la mise en œuvre des SAF, y compris trois études de faisabilité sur les SAF qui sont en cours en Côte d'Ivoire, au Rwanda et au Zimbabwe au titre de la phase II du projet.

4. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

4.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) prendre note du Programme ACT-SAF de l'OACI comme étant un Programme clé d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour des énergies d'aviation plus propres, et à encourager les États à continuer de collaborer avec l'OACI afin que les mesures de soutien en matière de renforcement des capacités et de mise en œuvre soient mieux adaptées ;
- b) encourager davantage d'États et d'autres parties prenantes à devenir des partenaires ACT-SAF en vue d'accroître les avantages du Programme par un effet multiplicateur

⁷ Projet d'assistance OACI-UE, phase II : https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_EU_II.aspx

⁸ Projet d'assistance OACI-UE, phase I : https://www.icao.int/environmental-protection/pages/ICAO_EU.aspx

et à encourager les partenaires d'appui à mettre des ressources supplémentaires à la disposition du Programme ;

- c) encourager les États à inclure dans leur plan d'action national des renseignements sur des besoins spécifiques en matière d'assistance pour la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, en particulier sur les énergies d'aviation plus propres ;
- d) encourager l'OACI à continuer de mettre à jour le Doc 9988, *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂*, afin d'appuyer davantage les États dans l'élaboration et l'actualisation de leurs plans d'action nationaux ;
- e) tirer parti des renseignements figurant dans la présente note lorsqu'elle examinera les résultats de la CAAF/3.

— FIN —