



**NOTE DE TRAVAIL**

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

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

**Point 5 : Examen de la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables à l'horizon 2050, y compris les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, dans le but de définir un cadre mondial**

**POINTS DE VUE DE LA CAFAC ET DE SES ÉTATS MEMBRES SUR LA VISION 2050  
DE L'OACI POUR LE SAF/LCAF ET LE CADRE MONDIAL**

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)  
au nom de ses 54<sup>2</sup> États membres)

**RÉSUMÉ**

Cette note de travail présente les points de vue des États membres de la CAFAC concernant la mise à jour de la « Vision 2050 de l'OACI pour les SAF, y compris les LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation, afin de définir un cadre mondial » et de faciliter le processus de négociation concernant les résultats de la CAAF/3.

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

**1. INTRODUCTION**

1.1 La deuxième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2) s'est tenue à Mexico en octobre 2017. La CAAF/2 a adopté des recommandations, puis une déclaration qui a été approuvée pour la poursuite des travaux par l'OACI, les États membres et d'autres parties prenantes. Dans le cadre de la Déclaration, la Conférence a approuvé la Vision 2050 de l'OACI pour les carburants d'aviation durables en tant que voie d'inspiration vivante. Cette vision appelle les États, l'industrie et les autres parties prenantes à remplacer une part significative des carburants d'aviation conventionnels par des

<sup>1</sup> Les versions anglaise et française sont fournies par la CAFAC.

<sup>2</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

carburants d'aviation durables d'ici à 2050. Le Conseil de l'OACI a approuvé la déclaration lors de sa session de mars 2018.

1.2 La Conférence a noté que cette voie repose sur l'hypothèse d'une augmentation progressive de l'utilisation des SAF, et qu'elle devrait être revue périodiquement dans le cadre d'un processus de bilan afin d'évaluer en permanence les progrès réalisés en matière de développement et de déploiement des SAF. Cela inclut l'examen de politiques et des actions potentielles. À cette fin, des ateliers et des séminaires ont été organisés régulièrement, menant à la convocation de la CAAF/3, en vue d'actualiser la Vision 2050 de l'OACI. Cela reflète la reconnaissance de l'importance de la durabilité des carburants d'aviation pour les efforts de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur de l'aviation internationale.

1.3 La réalisation des objectifs ambitieux mondiaux à long terme (LTAG) de l'OACI, adoptés par l'Assemblée de l'OACI dans la résolution A41-21, nécessitera des ressources financières adéquates en vue de répondre efficacement au défi mondial du changement climatique. L'engagement croissant des partenaires de l'OACI à soutenir les efforts de renforcement des capacités et d'assistance de l'OACI démontre à quel point ces activités sont essentielles à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI. À cette fin, l'OACI et ses États membres, en collaboration avec l'industrie aéronautique et d'autres parties prenantes, travailleront ensemble pour saisir toutes les opportunités en vue de mettre en œuvre les politiques, les technologies et les mesures de financement nécessaires, avec une proportion croissante de SAF dans l'approvisionnement en carburant au fil du temps vers la vision 2050 de l'OACI, sans attribution d'obligations ou d'engagements spécifiques à des États individuels.

## 2. DISCUSSIONS

2.1 Les États membres de la CAFAC se sont engagés à déployer tous les efforts nécessaires pour parvenir à un consensus sur les résultats de la CAAF/3. Les points de vue des États membres de la CAFAC concernant la mise à jour de la « Vision 2050 de l'OACI pour les SAF, y compris les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, afin de définir un cadre mondial » ont été développés au cours des discussions de la CAAF/3 dans chacun des quatre composantes de base : politique et planification ; cadre réglementaire ; soutien à la mise en œuvre ; et financement. Les points de vue de la CAFAC reposent sur de grands principes, tels que, mais sans s'y limiter, les suivants :

- Aucune région particulière n'est laissée pour compte dans le développement, la production et le déploiement des SAF/LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation. Le cadre mondial doit promouvoir le développement, la production et le déploiement accélérés des SAF/LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation dans toutes les régions, en particulier dans les pays en développement.
- Le coût et l'accessibilité sont des questions centrales pour la mise en œuvre de politiques en faveur de la vision. Étant donné que le différentiel de prix des SAF/LCAF est plus élevé que celui des carburateurs classiques, le cadre mondial doit tenir compte de la disponibilité, de la fiabilité et de l'accessibilité financière des SAF/LCAF, ainsi que de l'incidence de leur coût sur les tarifs aériens. La vision de l'OACI pour 2050 doit être réalisable et ne pas avoir d'impact négatif sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les pays en développement.
- Tout objectif potentiel ou toute quantité de SAF/LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation afin de remplacer les carburants conventionnels doit être un objectif mondial sans attribution ni engagement d'objectif de la part d'un État individuel.

- Le cadre mondial doit tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des pays en développement, de la maturité des marchés de l’aviation, de la croissance durable du secteur de l’aviation internationale et du fait que les émissions peuvent augmenter en raison de la croissance attendue du trafic aérien international jusqu’à ce que des technologies et des carburants moins polluants ainsi que d’autres mesures d’atténuation soient mis au point et déployés.
- Tous les résultats escomptés, notamment en matière de renforcement des capacités, de transfert de technologies et de disponibilité des ressources financières, sont liés à un cadre mondial et figurent dans la déclaration de la CAAF/3.
- Le cadre mondial sera soutenu par un renforcement institutionnel et un développement des capacités solides et ciblés, des transferts de technologie et l’accès à des financements nouveaux et supplémentaires pour tous les États, en particulier pour les pays en développement, conformément au principe « Aucun pays laissé de côté ». En ce qui concerne le financement en particulier, le cadre mondial doit garantir un financement simple, clair et facilement accessible (à la fois public et privé) pour le développement, la production et le déploiement des SAF/LCAF.
- Étant donné que les concepts de marchés virtuels mentionnés dans le projet de document final font encore l’objet d’évaluations techniques par le CAEP, ce dernier devrait procéder à une analyse approfondie de la faisabilité de ces concepts sur le plan technique afin de définir clairement le fonctionnement de ces systèmes, leurs incidences sur l’aviation internationale et le plan visant à accélérer le développement, la production et le déploiement des SAF/LCAF.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 La résolution A41-21 de l’Assemblée reconnaît que les moyens de mise en œuvre proportionnels au niveau d’ambition, y compris le financement, favoriseront la réalisation du LTAG.

3.2 Lors de la définition du cadre mondial, il convient de tenir compte des interventions réalisables afin de ne pas avoir d’impact négatif sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les pays en développement.

3.3 Des investissements substantiels pour les États, en fonction de leur situation nationale, sont nécessaires pour aider à soutenir le développement, la production et le déploiement accélérés des SAF/LCAF dans les pays en développement, en particulier en Afrique où il n’y a pas de production. Afin d’attirer les flux financiers nécessaires pour réduire les risques liés au développement, à la production et au déploiement des SAF/LCAF en Afrique, les États membres doivent discuter, convenir et s’engager sur un nouveau financement quantifié et traçable et sur des actions concrètes visant à faciliter l’accès à des services financiers abordables auprès d’institutions financières publiques telles que les banques de développement.

3.4 La technologie des SAF/LCAF et d’autres énergies plus propres pour la production aéronautique n’est pas disponible pour tous les pays, et certaines d’entre elles ne sont pas encore mûres et prêtes à être déployées. Il convient donc de développer et de déployer les SAF, les LCAF et d’autres énergies plus propres pour l’aviation d’une manière économiquement réalisable, rentable et socialement et écologiquement acceptable et en fonction des circonstances nationales particulières et des capacités respectives (SCRC).

3.5 Il est important de souligner, dans le cadre mondial, que les actions entreprises par l'OACI font partie d'un effort multilatéral plus large pour lutter contre le changement climatique et sont cohérentes, en particulier en ce qui concerne les moyens de mise en œuvre et de financement.

#### 4. **SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3**

4.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) prendre note des informations présentées dans le présent document de travail ;
- b) discuter et examiner les points de vue présentés dans ce document de travail ;
- c) convenir que les points de vue des États membres de la CAFAC concernant la mise à jour de la « Vision 2050 de l'OACI pour les SAF, y compris les LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation » doivent être pleinement pris en compte dans les résultats de la CAAF/3, afin de définir un cadre mondial.

— FIN —