



NOTE DE TRAVAIL

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

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

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

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

Point 4 : Financement d'une énergie plus propre

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 COALITION SUR L'AMBITION CLIMATIQUE
POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (IACAC) SUR LE CADRE MONDIAL
POUR LES SAF, LES LCAF ET AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION**

(Note présentée par l'Allemagne, l'Autriche, le Canada, les États-Unis, la Finlande, la France, la Grèce, l'Italie, le Japon, le Kenya, la Norvège, les Pays-Bas, la République dominicaine, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, Trinité-et-Tobago, la Tchéquie et l'Union européenne)

RÉSUMÉ

La présente note plaide en faveur de l'adoption d'une vision ambitieuse mondiale quantifiée pour le développement et l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF), de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, qui cadre avec l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI de réduire à zéro les émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici 2050. Par la présente, les membres de la Coalition sur l'ambition climatique pour l'aviation internationale (IACAC) veulent signifier leur appui à l'engagement du secteur de l'aviation en faveur d'une croissance durable, de la protection de l'environnement et d'un renforcement des capacités, ainsi que leur soutien aux États les plus vulnérables aux changements climatiques.

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

1. INTRODUCTION

1.1 La Coalition sur l'ambition climatique pour l'aviation internationale (IACAC) (la « Coalition ») a été créée le 10 novembre 2021 lors du sommet sur les changements climatiques (COP26) qui s'est tenu à Glasgow. Il s'agit d'un groupe ouvert à tout État membre ou à toute organisation

observatrice de l'OACI qui partage les objectifs et les engagements¹ de la Coalition. Les membres de la Coalition sont déterminés à promouvoir des mesures ambitieuses visant à réduire les émissions de carbone générées par le transport aérien à un rythme cohérent avec les efforts déployés pour limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5 °C. À la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, les membres de la Coalition ont plaidé fortement en faveur d'un objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) pour la réduction des émissions de carbone de l'aviation internationale, ainsi que d'activités tendant à maximaliser l'efficacité du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA), à promouvoir le développement et l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF) et à encourager la mise au point et le déploiement de nouvelles technologies aéronautiques. Elle a également plaidé pour une exploitation plus écologique des aéronefs.

1.2 Les membres de la Coalition ont suivi de près les discussions ouvertes de la consultation préalable sur les résultats de la Conférence CAAF/3 de l'OACI tenue les 25 et 26 septembre 2023, et ils y ont participé. Ils saluent les travaux que le Comité du climat et de l'environnement (CEC) de l'OACI a accomplis pour préparer le projet de Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, dont fait état le document intitulé « Résultats possibles de la Conférence CAAF/3 à examiner lors de la consultation préalable à la CAAF/3 ». Bien qu'il reste du travail à faire pour en affiner les composantes, les membres de la Coalition ont noté l'esprit d'engagement et le ton positif qui ont marqué les apports des États aux réunions de consultation, qui exprimaient un large soutien à la création d'un cadre mondial comprenant une vision quantifiée. Ils se félicitent également des travaux entrepris par le Secrétariat de l'OACI sur une initiative *Finvest* visant à faciliter l'accès aux fonds nécessaires à la réalisation d'un résultat ambitieux.

1.3 Il faut concilier transport aérien et environnement et préserver l'importance de l'aviation en tant qu'activité économique essentielle pour les échanges commerciaux et les relations au sein de la communauté internationale. C'est pourquoi, à l'occasion de la CAAF/3, la Coalition continue de plaider en faveur d'une vision ambitieuse pour l'aviation afin de stimuler la capacité du secteur à assurer une croissance durable et, ainsi, de contribuer à la protection de l'environnement, y compris des États les plus vulnérables aux effets du réchauffement climatique. Les membres de la Coalition soulignent l'importance de l'ajout d'une vision ambitieuse quantifiée au Cadre mondial comme résultat de la CAAF/3. Une telle vision sera considérée comme un catalyseur important de la mise en place de mesures concrètes visant à décarboner le secteur de l'aviation et, à cette fin, nous sommes résolus à soutenir l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI et continuerons à contribuer aux efforts de renforcement des capacités et de formation, ainsi qu'à soutenir l'accès au financement.

2. POINTS DE VUE DES MEMBRES DE L'IACAC SUR LE CADRE MONDIAL QUI SERA EXAMINÉ À LA CAAF/3

2.1 Comme élément du cadre mondial, les membres de la Coalition appuient, pour les SAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, une vision mondiale quantifiée qui est compatible avec le LTAG de l'OACI de réduire à zéro les émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici 2050. Cet élément donnera aux industriels, aux investisseurs et au public la certitude indispensable que la communauté de l'aviation est déterminée à mener une décarbonation ambitieuse et à quantifier les besoins en matière de sources d'énergie plus propres. Cette vision mondiale quantifiée pour les SAF et des énergies plus propres pour l'aviation devrait :

2.1.1 constituer une ambition mondiale unique, alignée sur le LTAG de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050, qui est collectif, ambitieux et ne définit pas de cibles particulières

¹ Déclaration de la Coalition sur l'ambition climatique pour l'aviation internationale : <https://www.gov.uk/government/publications/declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition/declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition>

pour chacun des États pris individuellement. Il s'ensuit donc que toute vision quantifiée relative à des sources d'énergie plus propres pour l'aviation serait également collective, ambitieuse et n'imposerait aucune obligation à un État ou à une région en particulier. Elle ne devrait pas être interprétée comme un mandat ou comme une attente que les mandats nationaux doivent satisfaire, bien qu'un État puisse choisir cette voie. Une vision quantifiée n'est pas non plus un engagement supplémentaire au LTAG. Elle servirait simplement à clarifier la contribution que les SAF et les énergies plus propres pour l'aviation doivent apporter pour l'atteinte du LTAG, en s'appuyant sur l'étude de faisabilité du LTAG. Elle ne ferait l'objet d'une résolution que si l'Assemblée adoptait le Cadre mondial à sa 42^e session ;

2.1.2 être ambitieuse, dans les limites des scénarios présentés dans le *Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale* (le « Rapport LTAG ») de l'OACI, en s'appuyant sur le fait que les SAF et autres énergies plus propres pour l'aviation joueront un rôle majeur dans la réalisation des objectifs de décarbonation envisagés. Le Rapport LTAG reposait sur les données techniques probantes les plus récentes provenant de la participation de plus de 280 experts de différents domaines, qui composaient une représentation géographique équilibrée. Il présentait trois scénarios intégrés concernant une réduction possible des émissions de CO₂ de l'aviation, qui différaient sur les plans de l'état de préparation, de la capacité de réalisation et de l'ambition. Les membres de la Coalition préconisent un objectif ambitieux pour 2050 fondé sur le scénario intégré 3, dans lequel les plus petites réductions d'émissions résiduelles resteraient à traiter par le biais d'autres mesures que celles envisagées dans l'étude ;

2.1.3 utiliser un paramètre robuste ou un ensemble de paramètres qui rendraient plus intéressantes les filières de carburants présentant le plus grand potentiel de réduction des émissions, ce qui comprend tous les carburants susceptibles de contribuer aux objectifs de réduction des émissions. Au cours de la consultation préalable à la CAAF/3, les membres de la Coalition ont noté le soutien en faveur du paramètre 6 [pourcentage de réduction des émissions d'équivalent dioxyde de carbone (éqCO₂) attribuable à l'utilisation d'énergies plus propres] et du paramètre 7 (intensité carbone moyenne d'un carburant exprimée en g éqCO₂/MJ), étant donné qu'ils permettent à toutes les filières qui répondent aux critères de durabilité de l'OACI de contribuer à la réalisation de la vision au prorata de l'intensité de leurs émissions ;

2.1.4 établir une trajectoire réalisable composée de jalons à l'horizon 2050, qui soutient des progrès significatifs à court et à moyen terme, en partant du principe qu'il y a compatibilité entre les SAF et les aéronefs actuellement en service.

2.2 Les membres de la Coalition préconisent un cadre mondial qui définit les politiques, les mesures et les mécanismes de soutien que l'OACI et ses États membres devraient mettre en œuvre pour faciliter l'accroissement mondial de la production des SAF. Politiques, mesures et mécanismes devraient :

2.2.1 soutenir la Vision de l'OACI pour les SAF et son niveau d'ambition et cadrer avec la Vision ;

2.2.2 aider les États de toutes les régions à accroître le développement, la production et l'utilisation de SAF, tout en tenant compte du fait que les États suivront des trajectoires et auront des priorités différentes ;

2.2.3 faciliter, à l'instar du Programme ACT-SAF de l'OACI (assistance, renforcement des capacités et formation sur les carburants d'aviation durables), la participation et l'action du plus grand nombre possible d'États, afin que la production et l'utilisation de SAF ne soient pas concentrées au sein d'un très petit nombre d'États. Les éléments des paragraphes 2.2.2 et 2.2.3 seront rendus possibles grâce aux activités de soutien technique et de renforcement des capacités menées par les États et les organisations, y compris celles qui sont déjà offertes par les membres de la Coalition, comme il est résumé dans la note CAAF/3-IP/10 ;

2.2.4 tirer parti des cadres et structures existants, au besoin, y compris le cadre de durabilité du CORSIA, évitant ainsi le doublonnage et une augmentation inutile de la complexité dans le développement et la mise en œuvre. Par exemple, les méthodes de suivi et de compte rendu compatibles avec celles du CORSIA devraient être évaluées en vue de leur utilisation pour suivre l'avancement vers la réalisation de la vision quantifiée. Parallèlement, divers modèles de chaîne de contrôle, y compris le principe « book and claim », pourraient faire l'objet d'études et d'évaluations plus approfondies ;

2.2.5 laisser la porte ouverte à la prise en considération d'autres mesures, selon les besoins ;

2.2.6 inclure des dispositions relatives au financement provenant de tout type de sources, au soutien à la mise en œuvre et au renforcement des capacités, suivant la résolution A41-21, paragraphe 18, de l'Assemblée. Les membres de la Coalition notent que les travaux de l'OACI sur le financement dépassent le processus de la CAAF/3 et se poursuivront au-delà de la 42^e session de l'Assemblée (2025). Ils contribueront à ces travaux et soutiendront les efforts de l'OACI visant à faciliter l'accès à des fonds suffisants, dans les limites du mandat et des capacités de l'Organisation. Le financement se concrétisera lorsque des orientations stratégiques claires auront été définies, et il est prématuré de s'attendre à ce que tous les besoins financiers soient déterminés avant qu'une vision quantifiée soit communiquée.

2.3 La Coalition se concentre beaucoup sur les SAF parce qu'ils représentent l'option offrant le plus grand potentiel de décarbonation à long terme pour l'aviation. Toutefois, elle reconnaît que d'autres filières et types de carburant répondent aux critères de durabilité environnementale, sociale et économique convenus dans le cadre de l'OACI.

3. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

3.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) convenir d'une vision ambitieuse mondiale quantifiée pour les SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, qui cadre avec le LTAG de l'OACI de réduire à zéro les émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici 2050 et qui est basée sur l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, compte tenu des points de vue énoncés au paragraphe 2 de la présente note de travail ;
- b) convenir d'un cadre réglementaire pour soutenir la vision quantifiée qui aidera les États de toutes les régions dans le déploiement des SAF et qui tire parti des structures et cadres existants de l'OACI, notamment le cadre de durabilité du CORSIA, pour éviter tout doublonnage et toute augmentation inutile de la complexité ;
- c) encourager les États membres, l'OACI et les parties concernées à poursuivre les efforts qu'ils mènent au titre du Programme ACT-SAF pour soutenir les États, et à continuer de faire des contributions volontaires pour le renforcement des capacités, à l'exemple des membres de la Coalition décrit dans la note CAAF/3-IP/10 ;
- d) convenir que l'OACI devrait poursuivre ses travaux sur les éléments de financement à l'appui du LTAG, et surtout de l'initiative *Finvest*, en application de la résolution 21, paragraphe 18, de la 41^e session de l'Assemblée.