



**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**

**PROMOUVOIR LA PRODUCTION ET L'UTILISATION DE  
CARBURANTS D'AVIATION DURABLE**

(Note présentée par la République dominicaine)

**RÉSUMÉ**

La République dominicaine a pris des mesures concrètes, énoncées dans la Déclaration de Saint-Domingue, pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et soutenir le développement économique durable de l'aviation internationale par le biais de l'utilisation de carburants d'aviation durable (SAF) et de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF). Ces mesures sont décrites dans la déclaration susmentionnée, signée en avril 2023.

Promouvoir la production et l'utilisation de SAF et de LCAF sera crucial pour l'atteinte du LTAG à l'horizon 2050, particulièrement importante pour les petits états insulaires en développement comme la République dominicaine. Celle-ci manifeste donc son intérêt et son engagement pour un effort commun visant à faciliter le développement et l'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation, en accord avec la vision de l'OACI.

La République dominicaine invite instamment l'OACI et les États membres à poursuivre leurs travaux à l'intérieur d'un cadre élargi de coopération et d'assistance, principalement dans les États insulaires en développement, afin de garantir une approche globale et une base équitable pour l'utilisation et le développement de carburants alternatifs.

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

<sup>1</sup> Version en langue espagnole fournie par la République dominicaine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Dans le cadre du projet conjoint OACI–Union européenne d’assistance au renforcement des capacités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l’aviation internationale en Afrique et dans les Caraïbes, une étude de faisabilité sur l’utilisation de carburants d’aviation durable a été effectuée, qui a servi de document fondamental pour la création du groupe de travail DRWG 6, chargé d’élaborer des plans et des éléments d’action destinés à promouvoir la production et l’utilisation de carburants d’aviation durable.

1.2 La production et l’utilisation de carburants représentent une entreprise commune qui fait intervenir diverses institutions publiques et privées. Pour tenir compte de cela, un organisme sur les carburants d’aviation durable, la *Mesa del SAF*, a été créé. Il est composé du Ministère de l’environnement et des ressources naturelles, du Conseil national sur les changements climatiques et le mécanisme de développement propre, du Ministère de la Présidence, du Ministère de l’énergie et des mines, du Ministère de l’économie, de la planification et du développement, du Ministère de l’agriculture, de la Commission de l’aviation civile, du Département des aéroports, de l’Institut dominicain de contrôle de la qualité, de l’industrie dominicaine de raffinage du pétrole et de l’Office national du sucre.

1.3 La *MESA del SAF* a dégagé des possibilités liées à de nouvelles matières premières viables pour le développement de carburants d’aviation durable. Des défis ont aussi été notés, comme le niveau de connaissance générale des représentants des secteurs public et privé sur les carburants d’aviation durable, sur le programme de certification des carburants et les critères d’admissibilité CORSIA correspondants, ainsi que sur les études de faisabilité économique qui sont utiles pour les investisseurs privés et les études sur les besoins technologiques.

1.4 Un groupe de réflexion a été créé pour identifier les principaux acteurs de la production et de l’utilisation des SAF. Ses analyses ont donné lieu à la signature de la Déclaration de Saint-Domingue par les principaux organismes publics qui supervisent les questions relatives concernant l’aviation, les carburants, les changements climatiques et la protection de l’environnement. La déclaration fait état :

*... de leur intérêt et de leur volonté à avancer ensemble vers la réalisation et l’utilisation de carburants alternatifs tels que les SAF, les LCAF et d’autres sources potentielles de carburant répondant aux critères de certification des normes de l’aviation internationale, dans le but essentiel d’assurer la pérennité de l’environnement et la mise en œuvre de pratiques durables pour la décarbonation du secteur aéronautique de la République dominicaine.*

## 2. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

2.1 Pour les petits états insulaires en développement, le renforcement des capacités est un élément déterminant de la réalisation de l’objectif ambitieux commun LTAG, compte tenu du principe des *responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives*. Pour renforcer les capacités, il faut que tous les acteurs participent à la chaîne de valorisation des SAF.

2.2 Dans le cadre des efforts mondiaux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, il est attendu des États qui ont mis au point des carburants alternatifs durables pour l’aviation civile qu’ils continuent de jouer un rôle moteur dans la mobilisation de fonds, de moyens techniques et d’assistance, en gardant à l’esprit l’importance du renforcement des capacités et de l’assistance dans les petits états insulaires en développement pour l’exécution d’une stratégie mondiale.

2.3 De manière générale, d'après la Déclaration de Saint-Domingue, les éléments cruciaux d'une stratégie nationale de développement et d'utilisation de carburants d'aviation durable sont les suivants :

2.3.1 Sensibiliser le public sur l'importance de l'utilisation des SAF, des LCAF et des autres sources d'énergie en communiquant avec toutes les parties prenantes et en faisant connaître les efforts visant à promouvoir l'utilisation des carburants en question.

2.3.2 Stimuler la recherche sur les possibilités des matières premières pour les différents carburants, ainsi que sur les moyens technologiques pour le développement et l'utilisation des SAF, des LCAF et des autres sources d'énergie (déchets solides, hydrogène vert, etc.).

2.3.3 Étudier les avantages économiques potentiels de filières de production, en appliquant des méthodes macro-économiques comme des études de cas et de prix sur les carburants d'aviation dans la région.

2.3.4 Élaborer des programmes de formation pour les groupes d'intérêt faisant partie de la chaîne de valorisation des SAF.

2.4 Dans l'élaboration de stratégies de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale, la République dominicaine a reçu un soutien du projet conjoint OACI/Union européenne d'assistance *Renforcement des capacités de réduction du CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale en Afrique et dans les Caraïbes*, et du projet *Mise en œuvre du CORSIA pour l'Afrique et les Caraïbes – Assistance conjointe AESA/UE*. Les deux projets ont été très importants pour l'établissement de politiques et le renforcement des capacités, et ils ont été cruciaux pour l'exécution de stratégies adaptées aux capacités et aux circonstances nationales.

### **3. POLITIQUES VISANT À PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT ET L'UTILISATION D'ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION**

3.1 Pour la production et le développement des SAF, les carburants durables destinés à l'aviation internationale font l'objet de critères d'admissibilité. Ils doivent être certifiés du point de vue de la durabilité et de la méthode d'analyse du cycle de vie applicable aux « carburants admissibles CORSIA ».

3.2 Le programme de certification des carburants d'aviation durable représente un défi pour la République dominicaine comme objectif à court terme parce qu'il est fondamental pour la promotion et le développement des SAF, notamment en ce qui a trait à la prise en compte des diverses matières premières, aux phases préparatoires et aux applications technologiques différentes de chaque programme.

3.3 L'élaboration de procédés de transformation des SAF constitue elle aussi un défi par rapport aux procédés concernant les carburants traditionnels. En conséquence, les efforts des administrations nationales doivent tendre vers une approche coordonnée dans la création de politiques et d'occasions d'investissement afin d'accélérer la recherche et le développement en vue de la mise en œuvre de sources d'énergie renouvelables plus propres pour l'aviation et trouver des utilisations appropriées pour ces sources. Cela comprend l'utilisation des SAF et des LCAF en fonction des circonstances nationales [A41-21, § 27, alinéa a)].

3.4 Dernier point, il est important d'encourager les partenariats et la coopération entre les États et tous les acteurs concernés, y compris la collaboration régionale à la recherche de solutions pour une mise à l'échelle de la production de carburants.

**4. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3**

4.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) faire sienne la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables ;
- b) soutenir le rôle fondamental de l'OACI dans l'assistance aux États membres par la diffusion d'informations à jour et de pratiques optimales, la tenue de séminaires et des programmes de transfert de technologie pour le développement et l'utilisation de carburants d'aviation durable ;
- c) renforcer le dialogue entre les États et l'industrie sur la mise en œuvre de macropolitiques stables, les investissements en recherche et développement et le soutien du marché au moyen d'accords d'achat futur liés à la capacité et à la demande projetées ;
- d) soutenir l'OACI dans le lancement de l'initiative Finvest, destinée à fournir une plate-forme pour la mise en correspondance des projets avec des investisseurs publics et privés potentiels, ainsi que dans les travaux avec les différents acteurs ayant pour but de promouvoir la collaboration entre les parties intéressées en vue d'une mobilisation efficace des ressources ;
- e) convenir de travailler en collaboration pour réaliser la vision relative aux objectifs ambitieux à long terme LTAG 2050.