



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 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

**DES RÉSULTATS SOLIDES ET CRÉDIBLES DE LA CAAF/3 PEUVENT ENVOYER
UN SIGNAL FORT AUX INVESTISSEURS POTENTIELS DANS LES SAF**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ

La présente note résume la perspective des États-Unis concernant les résultats de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs. Elle souligne l'importance de la collaboration et note que les compromis historiques et subtilement équilibrés de la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI joueront un rôle majeur pour aider le secteur de l'aviation à réaliser un avenir sans émission de carbone.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis longtemps, les États-Unis sont partisans des carburants d'aviation durables (SAF) et autres énergies plus propres, et soutiennent les résultats internationaux qui encouragent la mise au point et le déploiement de ces carburants dans le monde.

1.2 Cette conférence sera l'occasion pour les États membres d'envoyer un signal clair au public sur le rôle important que les carburants d'aviations durables et autres énergies plus propres peuvent jouer dans la décarbonation du système de l'aviation au cours des prochaines décennies.

1.3 Un signal fort et crédible de la CAAF/3, ainsi que d'autres signaux stratégiques, contribueraient à débloquer le financement à grande échelle par le secteur privé, ce qui constitue un élément clé de la mise au point et du déploiement des SAF dans le monde.

1.4 Dans les paragraphes suivants, des considérations majeures sont présentées de manière détaillée pour contribuer aux réflexions des États membres sur les résultats de la CAAF/3.

2. ORIENTATIONS DE L'ASSEMBLÉE POUR LE TRIENNAT ACTUEL

2.1 L'Assemblée est la plus haute instance dirigeante de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Elle détient le pouvoir de décision ultime dans la mise en cohésion des travaux entrepris par les organes subsidiaires de l'OACI au cours de chaque triennat.

2.2 La 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, tenue en septembre 2022, a débouché sur des accords historiques concernant l'aviation et l'environnement.

2.3 En se retrouvant dans un esprit de compromis, les États membres ont renouvelé leur engagement à soutenir le programme phare de réduction des émissions de l'OACI, le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA), et sont convenus d'œuvrer ensemble pour 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 qui détermineront sa capacité à contribuer à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national. Ces résultats ont été salués et soutenus par l'ensemble des États membres présents à la session de l'Assemblée.

2.4 Ces résolutions de l'Assemblée doivent fixer le cadre de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3), à la fois parce qu'elles représentent les perspectives des décideurs de haut niveau de la communauté internationale, et parce que seule l'Assemblée a le pouvoir de confier des responsabilités au Conseil et aux conférences de l'OACI. Le texte des résolutions doit sous-tendre les résultats de la CAAF/3, mais les États-Unis espèrent aussi que l'esprit de collaboration et l'urgence collective qui ont permis d'obtenir ces résultats contribueront aussi à orienter le déroulement de la CAAF/3.

3. ÉTAT D'AVANCEMENT DE L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME

3.1 L'OACI repose sur la confiance de ses États membres, du secteur, de la société civile dans le monde et du grand public pour préserver sa légitimité en tant qu'organisation internationale. La confiance dans l'OACI existera tant que l'institution saura trouver des solutions aux principaux défis auxquels fait face le secteur de l'aviation civile internationale.

3.2 Pour conserver sa légitimité aujourd'hui et dans un avenir prévisible, l'OACI doit démontrer qu'elle peut trouver des solutions efficaces à l'incidence du climat sur l'aviation. Si les États membres, le secteur ou le public ont l'impression que l'OACI n'est ni capable, ni disposé à aborder efficacement la question de l'incidence du climat sur l'aviation, d'autres institutions combleront ce vide apparent et définiront leurs propres politiques, ce qui pourrait provoquer le démembrement et la désharmonisation du secteur mondial de l'aviation.

3.3 Selon des analyses menées par des experts de l'OACI, qui sont membres du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), ainsi que de nombreuses autres études réalisées par le secteur et la société civile, des carburants plus propres, et en particulier des carburants d'aviation durable (SAF) à haute intégrité, seront à l'origine de la plus grande partie des réductions d'émissions dans tout scénario crédible sur la base duquel le secteur réalise l'objectif ambitieux à long terme.

3.4 Ainsi, la politique de l'OACI sur les SAF est incontournable à la fois pour assurer la réussite à long terme de l'Organisation et pour faire progresser la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme.

3.5 De ce fait, les États-Unis sont convaincus qu'il est important que l'OACI saisisse l'occasion fournie par la CAAF/3 pour définir un cadre d'orientation à l'intention des États membres et du secteur en vue de la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme.

3.6 Pour tirer le meilleur parti des possibilités offertes par la CAAF/3, les États-Unis visent des résultats qui engendreront une hausse de la production et de l'utilisation des carburants d'aviation plus propres, en particulier les SAF. Dans le même temps, nous souhaitons aussi éviter les résultats qui freineront les progrès du secteur en vue de la réalisation du LTAG.

3.7 En outre, il sera important de pouvoir mesurer les progrès réalisés par le secteur dans l'adoption des SAF au moyen de critères métriques qui permettent un suivi précis des émissions de carbone et tiennent compte de toutes les énergies plus propres. Nous sommes convaincus que l'intensité de carbone de la réserve mondiale de carburant constitue un tel critère métrique. En comparant les données quantitatives relatives à l'adoption de carburants plus propres et les travaux réalisés par le CAEP dans son rapport de faisabilité sur l'objectif ambitieux à long terme, l'OACI pourrait trouver le bon équilibre entre ambition et caractère réalisable.

4. FINANCEMENT

4.1 Sur la question particulière du financement, les États-Unis pensent qu'il est essentiel que l'Assemblée donne le ton. Le texte d'orientation figure aux paragraphes 18, point a) et 18, point b) de la résolution A41-21.

4.2 Au paragraphe 18, point a), l'Assemblée invite le Conseil de l'OACI à réaliser trois tâches précises et délimitées. Premièrement, elle le charge « de lancer des mesures ou mécanismes spécifiques pour aider les États, particulièrement ceux en développement ou ayant des besoins particuliers, à accéder plus facilement aux capacités en matière d'investissement privé ». Deuxièmement, elle lui demande « de lancer des mesures ou mécanismes spécifiques pour [faciliter l'accès aux] financements d'institutions financières, telles que les banques de développement ». Et enfin, au paragraphe 18, point a), l'Assemblée demande au Conseil d'« encourager la mise à disposition de financements nouveaux et additionnels à cette fin ».

4.3 Par ailleurs, au paragraphe 18, point b), l'Assemblée charge le Conseil « d'envisager plus avant la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement sous l'égide de l'OACI, tout en abordant les éventuels défis financiers, institutionnels et juridiques, et de **rendre compte** à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI » [non souligné dans le texte].

4.4 Les États-Unis sont convaincus que le financement jouera un rôle décisif dans la décarbonation de l'aviation. En effet, toutes les études ont indiqué qu'un coût important de planification et de construction d'infrastructures de production d'énergies plus propres serait engendré pour le secteur. Cependant, il ressort aussi clairement de la résolution A41-21 que le rôle de l'OACI dans ce contexte est en premier lieu de servir de catalyseur pour les investissements nécessaires. Dans la mesure où un rôle plus général serait envisagé pour l'Organisation, nous sommes disposés à aider le Conseil à élaborer un rapport à l'Assemblée conformément à la demande faite au paragraphe 18, point b) de la résolution A41-21.

5. COLLABORATION

5.1 Le paragraphe 18 de la résolution A41-21 traite du rôle de l'OACI en matière de financement, mais souligne aussi la nécessité d'une collaboration et d'un renforcement des capacités d'envergure entre les États membres et avec le secteur.

5.2 Les États-Unis sont fermement convaincus que tous les États membres devraient participer à la transition vers les carburants alternatifs, et qu'aucun pays ne devrait être laissé de côté. Nous pensons que les États membres devraient aider d'autres États membres au moyen de programmes d'assistance, de renforcement des capacités et de formation, coordonnés au niveau international par le Programme ACT-SAF de l'OACI, et dans le cadre de la coopération bilatérale et régionale, entre autres formes de collaboration. Les États-Unis ont lancé des études visant à analyser les chaînes d'approvisionnement de pays partenaires à travers le monde et à développer les compétences nécessaires en Afrique subsaharienne, en Asie du Sud-Est, en Amérique latine et dans les Caraïbes. Nous pensons que notre programme présentera des avantages significatifs et durables, et nous espérons pouvoir l'élargir très bientôt.

5.3 L'établissement d'un cadre cohérent pour structurer les investissements nécessaires et les mesures de politique nationale permettra aux États membres de tirer parti du secteur croissant des SAF. En œuvrant sous la gouverne de l'Assemblée, les États-Unis saluent l'esprit de collaboration renouvelé dans l'espoir que les résultats de la Conférence CAAF/3 bénéficieront aux États membres et à leurs secteurs respectifs.

6. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

6.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) tenir compte de l'importance d'adhérer aux résolutions subtilement dosées de l'Assemblée sur l'aviation et le climat ;
- b) œuvrer ensemble dans un esprit de collaboration et de compromis pour faire face au défi majeur que représentent les changements climatiques dans le monde ;
- c) adopter la vision globale pour les SAF, les LCAF et autres énergies d'aviation plus propres, qui appuiera et favorisera l'investissement du secteur privé dans ces technologies.