



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

**ÉLABORER UNE VISION COMPATIBLE AVEC L'OBJECTIF « ZÉRO CARBONE
D'ICI 2050 » QUI SOIT ANCRÉE SUR DES CARBURANTS ALTERNATIFS
VÉRITABLEMENT DURABLES**

[Note présentée par la Coalition internationale pour l'aviation durable (ICSA)]

RÉSUMÉ

La présente note de travail propose d'adopter une vision qui : 1) priorise des normes élevées d'intégrité environnementale et sociale ; 2) exprime des objectifs ambitieux en utilisant des métriques axées principalement sur l'intensité en carbone des carburants alternatifs, sur la base du cycle de vie ; et 3) prévoit des mesures pour éviter le double comptage des réductions d'émissions. Elle insiste aussi sur la nécessité de veiller à ce que les carburants alternatifs apportent des avantages sur le plan de la santé publique grâce à une teneur réduite en aromatiques, donc à des émissions moindres de particules non volatiles toxiques.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.

1. ADOPTER UNE VISION QUI PRIORISE L'INTÉGRITÉ ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DES CARBURANTS ALTERNATIFS

1.1 La Coalition internationale pour l'aviation durable (ICSA) se félicite de l'occasion qui lui est donnée de présenter des observations à la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs. La CAAF/3 doit s'efforcer de parvenir à un consensus ambitieux autour d'une vision qui soit compatible avec l'objectif d'une réduction à zéro des émissions de carbone d'ici 2050 énoncé dans la résolution A41-21.¹

1.2 La CAAF/3 est une occasion importante pour l'OACI d'élaborer une vision qui contribuera aux objectifs de décarbonation du LTAG tout en encourageant la coopération entre les États et en aidant à

¹ https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution_A41-21_Climate_change.pdf

instaurer la certitude nécessaire au soutien des investissements dans les carburants alternatifs. Pour l'ICSA, cela est réalisable tout en respectant des normes élevées d'intégrité et de crédibilité environnementale.

1.3 Le succès dépend de la définition d'une vision ambitieuse qui priorise l'intégrité environnementale et sociale des carburants alternatifs, donc qui ne remplace pas une menace environnementale par une autre.

1.4 L'OACI devrait tirer parti des travaux effectués jusqu'ici par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). En particulier, le rapport du CAEP sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) propose une trajectoire ambitieuse compatible avec les objectifs de la CAAF/3 (voir entre autres le scénario intégré n° 3). Dans ce scénario, la trajectoire pour les carburants alternatifs devrait éclairer le débat de la CAAF/3 sur une vision appropriée. La CAAF/3 devrait aussi s'inspirer du cadre de durabilité du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) concernant les carburants admissibles CORSA, mais en reconnaissant la nécessité de son amélioration continue.

1.5 Fixer un objectif ambitieux pour les carburants alternatifs exige d'adopter, essentiellement, une métrique qui soit axée sur l'intensité en carbone des carburants alternatifs, sur la base du cycle de vie, et qui s'accorde avec la méthode applicable aux carburants admissibles CORSA, laquelle quantifie les réductions d'émissions par rapport aux carburateurs classiques. Cette métrique pourrait être complétée, s'il y a lieu, par la proportion de carburateurs classiques destinée à être remplacée par des carburants alternatifs, comme approuvé dans la Déclaration CAAF/2 avec la Vision sur les carburants d'aviation durables pour 2050². Cela dit, l'accent devrait toujours être mis sur la qualité plutôt que sur la quantité.

2. LA NÉCESSITÉ IMPÉRATIVE D'ÉVITER LES DOUBLES RÉCLAMATIONS

2.1 En plus d'une norme robuste en matière de durabilité, la CAAF/3 devrait insister sur la transparence pour faire en sorte que les carburants alternatifs soient déclarés et comptabilisés avec exactitude. Éviter les doubles réclamations est crucial pour l'intégrité de la vision de la CAAF/3.

2.2 Tout débat sur des concepts tels que la formule « inscrire et réclamer » (*book and claim*) dans le contexte des politiques de soutien est prématuré tant que des méthodes robustes de compte rendu et de comptabilisation n'auront pas été mises en place pour éviter les doubles réclamations. Il est crucial de noter que les parties à l'Accord de Paris doivent pouvoir accéder en temps utile aux informations pertinentes sur les caractéristiques et l'utilisation des carburants admissibles CORSA pour être en mesure de remplir leurs propres obligations en matière de compte rendu et de comptabilisation et d'éviter les doubles réclamations. Malheureusement, un tel accès n'est pas encore possible dans le cadre actuel, ce qui signifie que si l'OACI ne prend pas rapidement des mesures à court terme, toute utilisation de carburant admissible CORSA déclarée en 2024 pourrait faire l'objet d'une double réclamation. Une telle lacune sur le plan de l'intégrité risque de miner la confiance du public. S'engager dans des débats sur la formule « inscrire et réclamer » avant d'adopter des mesures catégoriques pour éviter les doubles réclamations ne fera qu'exacerber le problème.

3. TERMINOLOGIE

3.1 Dernier point, en définissant une vision, la CAAF/3 devrait veiller à la terminologie qu'elle utilise. Cette question est particulièrement pertinente étant donné que la vision originale CAAF/2 portait uniquement sur les carburants d'aviation durables (SAF) alors que celle de la CAAF/3 doit aussi porter non seulement sur d'autres *sources d'énergie plus propre*, telles que l'hydrogène cryogénique et l'électricité, mais aussi sur des *carburants d'aviation à moindre émission de carbone* (LCAF) d'origine fossile. Pour l'ICSA, même si les LCAF peuvent produire moins d'émissions de carbone durant le cycle de vie,

² <https://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/pages/ICAO-Vision.aspx>

tous les carburants d'origine fossile doivent, par définition, être considérés comme non durables. De plus, l'emploi de LCAF ne peut que réduire marginalement les émissions de carbone sur la base du cycle de vie. Les LCAF ne peuvent donc pas contribuer efficacement à une aviation future durable.

3.2 La vision de la CAAF/3 devrait éviter les expressions générales telles que « carburants durables » et privilégier à la place des désignations comme « carburants alternatifs », qui conviennent en particulier lorsqu'il est question de LCAF.

4. VEILLER À CE QUE LES CARBURANTS D'AVIATION ALTERNATIFS APPORTENT DES AVANTAGES SUR LE PLAN DE LA SANTÉ PUBLIQUE

4.1 Les émissions liées à la consommation de carburant au décollage et à l'atterrissage affectent de manière disproportionnée les communautés locales et les travailleurs présents dans l'environnement aéroportuaire. Les communautés vivant à proximité d'aéroports sont exposées à des niveaux élevés de particules non volatiles (nvPM) — dont des particules ultrafines (UFP) — et risquent d'en subir les effets nocifs, une question cruciale dont l'OACI doit s'occuper sans plus tarder.

4.2 On peut réduire la quantité d'émissions aéronautiques délétères en utilisant des mélanges de SAF, qui contiennent moins d'aromatiques (un important précurseur de nvPM), mais une telle réduction ne sera possible que si l'OACI adopte une norme complémentaire régissant les émissions de nvPM. De surcroît, l'augmentation progressive de la production de SAF à teneur négligeable en aromatiques signifie qu'une substitution de carburant n'aidera que marginalement à court terme — sinon pas du tout — ce qui n'est pas suffisant pour protéger les communautés surchargées exposées depuis des décennies aux effets nuisibles pour la santé.

4.3 L'OACI complétera la vision de la CAAF/3 en s'engageant à : 1) réduire la teneur en aromatiques en fonction des certifications de navigabilité existantes ; et 2) éliminer progressivement la teneur en aromatiques des carburéacteurs alternatifs et classiques.

5. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

5.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) convenir d'adopter un objectif ambitieux mondial quantifié pour 2050 et une trajectoire ambitieuse qui cadrent avec les objectifs de l'Accord de Paris concernant la température et qui priorisent l'intégrité environnementale et sociale des carburants alternatifs ;
- b) convenir d'adopter des objectifs exprimés au moyen d'une métrique qui quantifie les réductions d'émissions à haute intégrité par rapport aux carburéacteurs classiques ;
- c) convenir de s'engager à éviter les doubles réclamations et d'adopter des mesures garantissant que les carburants alternatifs fassent l'objet de comptes rendus et d'une comptabilisation exactes ;
- d) recommander à l'OACI d'adopter des mesures garantissant que le déploiement des carburants d'aviation alternatifs aidera à réduire les émissions de particules non volatiles.