



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**

**CONSIDÉRATIONS EN VUE DES NÉGOCIATIONS SUR UN CADRE MONDIAL POSSIBLE
POUR LES SAF, LES LCAF ET AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES
POUR LE SECTEUR DE L'AVIATION**

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ

On trouvera dans la présente note des éléments que le Brésil juge pertinents en vue des négociations sur un cadre mondial possible pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour le secteur de l'aviation.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Tout au long du processus relatif aux négociations sur un cadre mondial possible pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, le Brésil a défendu l'idée selon laquelle le document de résultat final devrait être inclusif, promouvoir la croissance durable du secteur de l'aviation, envisager différentes capacités et points de départ, encourager la décentralisation de la production de SAF et éviter de créer des distorsions de marché.

1.2 Le Brésil a souhaité exposer dans la présente note ses principales préoccupations concernant le cadre mondial envisagé et proposer des solutions possibles pour résoudre les problèmes recensés. Le Brésil espère que le cadre mondial jouera un rôle décisif en faveur de la mise au point et de l'utilisation à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres, renforçant ainsi la place de l'OACI à l'avant-garde de la durabilité et de l'action climatique.

**2. PROCESSUS RELATIF AUX NÉGOCIATIONS SUR
LE CADRE MONDIAL POSSIBLE**

2.1 La rencontre sur l'État des lieux 2023 de l'OACI sur la réduction des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation et la consultation stratégique et financière préalable à la CAAF/3 s'est tenue

du 11 au 13 juillet 2023 au siège de l'OACI. Cette manifestation hybride, à laquelle ont participé des institutions financières publiques et privées et d'autres parties prenantes concernées, visait à lancer une consultation entre les États sur les questions stratégiques et financières relatives au cadre mondial possible pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour le secteur de l'aviation. La consultation stratégique et financière préalable à la CAAF/3 ne devait pas aboutir à une décision. Il s'agissait plutôt de recueillir des renseignements auprès de diverses parties prenantes.

2.2 La Consultation préalable sur les résultats de la CAAF/3, qui s'est tenue au format hybride du 25 au 26 septembre 2023 au siège de l'OACI à Montréal, a accueilli des participants en personne et à distance. L'objectif de cette rencontre était de favoriser des consultations entre les États sur les résultats possibles de la CAAF/3 en vue de la mise en place d'un cadre mondial de l'OACI pour une énergie plus propre pour l'aviation, en recherchant une convergence de vues sur autant de questions que possible, et en recensant les divergences restantes en vue de tenter de les rapprocher, et de poser ainsi les jalons des discussions axées sur les résultats prévues à la CAAF/3.

2.3 Le Conseil de l'OACI a créé un groupe restreint en vue de négocier sur les résultats possibles de la CAAF/3. Ce groupe est composé de représentants de pays des six régions de l'OACI et se réunit régulièrement depuis le 16 février 2023. Le Brésil note l'avancement des discussions relatives à un projet de cadre mondial, qui devrait constituer le principal résultat de la CAAF/3.

3. ASPECTS APPELANT UNE ATTENTION PARTICULIÈRE LORS DES NÉGOCIATIONS SUR UN CADRE MONDIAL POSSIBLE

3.1 Au vu du fait que l'adoption d'un cadre mondial renforcera la participation de l'OACI au programme d'action écologique, il est important de souligner, dans le document y afférent, que les actions entreprises par l'Organisation s'inscrivent dans le cadre d'un effort multilatéral plus large visant à lutter contre les changements climatiques, et sont cohérents, particulièrement en ce qui concerne les moyens de mise en œuvre et le financement, avec les accords et les engagements multilatéraux pris au titre de la CCNUCC.

3.2 L'intensification de la production et de l'utilisation des SAF est un objectif qui doit être poursuivi dans le contexte de la promotion du développement durable, en tenant compte de facteurs économiques, sociaux et environnementaux. La promotion des SAF devrait contribuer au développement des États membres et de leurs secteurs de l'aviation respectifs, et une attention particulière doit être accordée au prix des SAF et à l'incidence sur les billets d'avion d'une utilisation accrue des SAF.

3.3 Pour faire face adéquatement au défi des SAF, l'ensemble des membres doit avoir la même chance de participer à tous les niveaux de la chaîne de valeur de ce nouveau marché. Il est essentiel que l'OACI œuvre pour assurer une distribution géographique égale de la capacité de production des SAF, ce qui permettra à toutes les régions de contribuer à la décarbonation du transport aérien.

3.4 Des idées et propositions spécifiques sont présentées ci-dessous :

3.4.1 **Dimension quantifiée de la Vision** – dans le cadre des discussions sur l'inclusion possible d'un tel élément, il est important de tenir notamment compte des aspects suivants :

- a) le LTAG, adopté il y a moins d'un an, constitue une décision historique pour l'aviation civile ;
- b) le LTAG est « ambitieux » de par sa nature ;
- c) les niveaux actuels de production de SAF sont extrêmement bas ;

- d) pour faire face aux défis posés par le LTAG et les SAF, l'OACI et ses États membres doivent œuvrer pour intensifier la production mondiale de SAF, afin que chaque région puisse contribuer à la décarbonation du transport aérien ;
- e) il est important de préserver la crédibilité de l'OACI et d'éviter le risque lié à la définition d'objectifs irréalistes.

3.4.1.1 Si un accord est trouvé concernant une dimension quantifiée d'une énergie plus propre pour l'aviation internationale, le cadre mondial devrait aussi inclure des paramètres quantitatifs pour assurer le suivi et la mise en œuvre de cette dimension quantifiée, y compris en ce qui concerne le financement, et pour éviter les distorsions de marché.

3.4.2 **Moyens de mise en œuvre** – il est généralement reconnu qu'il ne sera pas possible de faire face au défi de la réalisation du LTAG et de la promotion des SAF sans aborder adéquatement la question des moyens de mise en œuvre, qui porte avant tout sur le financement, mais couvre aussi le renforcement des capacités et le transfert de technologies.

3.4.3 **Financement** – en ce qui concerne le financement, l'OACI devrait suivre deux approches, axées toutes deux en priorité sur les pays en développement et ceux ayant des besoins particuliers : la première porterait sur la facilitation de l'accès aux capacités d'investissement privé et aux financements provenant d'institutions financières, notamment les banques de développement ; et la deuxième, sur la création d'une initiative ou d'un mécanisme de financement de l'action climatique placé sous la tutelle de l'OACI et qui comporte une dimension concessionnelle claire, tout en tenant compte des principes de la CCNUCC et de son Accord de Paris. Compter sur le secteur privé et les banques de développement ne sera pas suffisant pour les pays en développement et ceux ayant des besoins particuliers.

3.4.3.1 Le paragraphe 17 de la résolution sur le LTAG « prend note du fait que des moyens de mise en œuvre proportionnels à ce niveau d'ambition, notamment financiers, contribueront à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme ». Si une dimension quantifiée est traitée dans l'encadré 1, il serait nécessaire de discuter d'un objectif quantifié concernant le financement.

3.4.4 **Suivi** – étant donné que la crédibilité repose sur la faisabilité, il est essentiel que le cadre mondial soit bâti sur un système robuste de suivi de sa mise en œuvre, particulièrement du point de vue de l'efficacité du soutien à la mise en œuvre, qui comprend l'appui financier. Dans ce processus, l'OACI devrait suivre attentivement l'évolution sur la durée de la distribution géographique de la production de SAF, ainsi que l'incidence sur les coûts, les prix des billets d'avion et le développement du secteur de l'aviation. Ceci constituerait un indicateur important de la réussite du cadre mondial.

3.4.4.1 En outre, l'établissement possible d'une dimension quantifiée de la Vision pourrait fournir aux parties prenantes du secteur l'occasion d'estimer les quantités de SAF et de LCAF nécessaires tout au long du processus de décarbonation, ce qui, à son tour, permettrait de déterminer les ressources nécessaires pour produire, stocker et distribuer ses carburants. Dans ce contexte, le cadre mondial devrait aussi prévoir la création par l'OACI d'un mécanisme de suivi clair de la mobilisation et de la mise à disposition de ressources, en tenant compte entre autres aspects de sa distribution régionale. La première tâche de ce mécanisme serait de définir des paramètres quantitatifs pour évaluer les besoins en termes d'investissement et de financement, en les alignant adéquatement, le cas échéant, avec la dimension quantifiée possible de la Vision. Le suivi, qui n'imposerait aucune politique particulière, tiendrait aussi compte de l'origine des ressources et de leur répartition mondiale et régionale, et devra signaler d'éventuelles pratiques, comme les subventions, susceptibles de provoquer des distorsions, de dérouter les flux financiers et d'affecter les prix, et qui serait renvoyées aux instances appropriées pour y être adéquatement traitées (par exemple, à l'OMC).

4. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

4.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) tenir compte des informations figurant dans la présente note comme moyen d'appuyer l'élaboration d'un document de cadre mondial possible qui soit inclusif, encourage la croissance durable du secteur de l'aviation, tiennent compte des capacités et points de départ divers des pays, favorise la décentralisation de la production de SAF, aborde la mise à disposition de moyens de mise en œuvre, particulièrement financiers, assure le suivi de la fourniture et de la mobilisation de ressources et de leurs incidences, et évite la création de distorsion de marché ;
- b) utilise les informations figurant dans la présente note lors de l'examen de tous les résultats de la CAAF/3.

— FIN —