



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

**POINT DE VUE DE LA CHINE SUR L'ÉLABORATION D'UN CADRE MONDIAL
POUR LE DÉVELOPPEMENT ET LE DÉPLOIEMENT DE CARBURANTS
D'AVIATION PLUS PROPRES**

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ

L'adhésion au principe des responsabilités communes mais différenciées et le soutien des pays en développement par les pays développés, en particulier de financement et de technologie, sont les pierres angulaires du succès et de la pleine application de l'Accord de Paris. L'OACI et ses États membres ont reconnu l'importance des SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation dans le traitement de la question de l'aviation internationale et des changements climatiques. La Chine présente ci-après des propositions sur les éléments clés d'un cadre mondial juste et réalisable pour le développement et le déploiement de carburants aéronautiques plus propres, sur la base de l'expérience acquise par les pays développés.

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

1. INTRODUCTION

1.1 L'objectif premier énoncé dans la Convention relative à l'aviation civile internationale est le développement de l'aviation civile internationale « d'une manière sûre et ordonnée » ainsi que l'établissement de services internationaux de transport aérien « sur la base de l'égalité des chances » et leur exploitation « d'une manière saine et économique ».

1.2 La déclaration politique adoptée lors du Forum politique de haut niveau pour le développement durable (HLPF), approuvée par l'Assemblée générale des Nations Unies (78^e session) le

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

19 septembre 2023, réaffirme les principes de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, notamment le principe des responsabilités communes mais différenciées (principe 7).

1.3 La déclaration ministérielle de la 47^e réunion annuelle du G77 et de la Chine, le 22 septembre 2023, a souligné l'importance du soutien, en particulier du financement, comme pierre angulaire du succès et de la pleine application de l'Accord de Paris, ainsi que de la fourniture de ressources financières suffisantes, prévisibles et durables par les pays développés aux pays en développement, en accord avec la CCNUCC et l'Accord de Paris.

1.4 Depuis 2007, l'OACI et ses États membres reconnaissent l'important apport des SAF, LCAF et autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation dans le traitement de la question de l'aviation internationale et des changements climatiques.

1.5 D'ici 2030, 80 % de la production de SAF sera concentrée dans les pays développés, d'après une hypothèse du CAEP.

2. QU'APPRENDRE DES PAYS DÉVELOPPÉS ?

2.1 Des éléments indicatifs de l'OACI² démontrent que les pays développés ont élaboré des stratégies nationales pour augmenter les activités de R et D et la production de SAF^{3, 4, 5, 6, 7}. Ces stratégies présentent des points communs particulièrement inspirants pour les États en ce qui concerne l'élaboration, par le biais de l'OACI, d'un cadre mondial pour le développement et l'emploi généralisé de carburants d'aviation plus propres.

2.2 Les SAF sont exigeants sur les plans scientifique et technologique. Tous les pays développés considèrent une forte activité de R et D comme un élément habilitant crucial pour le succès de l'industrie des SAF et accélèrent les investissements dans cette activité afin de conforter leur avantage stratégique dans les domaines de l'aérospatiale et de la biotechnologie ainsi que de l'essai, de l'approbation et du raffinage des carburants afin de devenir des chefs de file mondiaux dans le marché grandissant des SAF.

2.3 Les obligations visent essentiellement les productions. Les pays développés placent le mandat principalement sur les épaules des fournisseurs de carburants et fixent leurs objectifs quantifiés de production en se fondant sur des années d'études approfondies de la maturité de la technologie et de l'industrie intérieures ainsi que du potentiel du marché mondial des SAF.

2.4 Des subventions gouvernementales suffisantes sont une nécessité. Des études réalisées par les pays développés démontrent que la création d'une industrie des SAF solide et compétitive coûte très cher. Les gouvernements de tous les pays développés se sont engagés à accorder des milliards de dollars US/euros en subventions à la communauté des affaires et en R et D, ainsi qu'à mettre en place un programme de communication robuste, qui n'est pas limité aux frontières nationales, pour attirer des capitaux privés afin d'accélérer le développement de leur industrie des SAF.

2.5 Une capacité autonome de certifier l'admissibilité et la durabilité de carburants est importante sur le plan stratégique pour la sécurité d'une industrie des SAF. La maîtrise des normes internationales relatives à l'admissibilité et à la durabilité des carburants donne lieu à une concentration

² *Guidance on potential policies and coordinated approaches for the deployment of SAF*

³ *SAF Grand Challenge Roadmap: Flight Plan for Sustainable Aviation Fuel*

⁴ *Sustainable aviation fuels (ReFuelEU Aviation Initiative)*

⁵ *Sustainable aviation fuels mandate: summary of consultation responses and government response*

⁶ *Sustainable Aviation Fuels Road-Map: Fueling the future of UK aviation*

⁷ *Sustainable Aviation Fuel- Review of Technical Pathways*

particulièrement unique du savoir-faire sur les carburants dans les pays développés, savoir-faire qui est indispensable pour devenir un chef de file mondial.

2.6 L'industrie des SAF est une industrie de grande valeur. D'après la recherche menée dans les pays développés, elle pourrait apporter à ces derniers un avantage considérable au chapitre de la balance des paiements nationaux, et la production intérieure de SAF les aidera à augmenter leur potentiel d'exportation. Par exemple, le « Grand SAF Challenge » démontre que les États-Unis ont le potentiel de devenir un exportateur de technologie et de carburants SAF, et la feuille de route du Royaume-Uni sur les carburants d'aviation durables donne à comprendre que la production intérieure de SAF pourrait générer, en lien avec la production de carburant à l'extérieur du R.-U., une plus-value pouvant atteindre 1 952 millions de livres Sterling par année en 2035, grâce à l'exportation de composants technologiques et de services techniques protégés par des droits de propriété intellectuelle et bien ancrés sur les forces commerciales du pays.

3. **ÉLÉMENTS CLÉS D'UN CADRE MONDIAL JUSTE ET RÉALISABLE POUR LE DÉVELOPPEMENT ET LE DÉPLOIEMENT DE CARBURANTS D'AVIATION PLUS PROPRES**

3.1 **Vision.** Un cadre mondial doit montrer à la communauté internationale la voie à suivre pour renforcer la coopération aux fins du développement de carburants aéronautiques plus propres destinés à contribuer à la décarbonation de l'aviation civile internationale. L'équité et la faisabilité de la mise en œuvre d'une telle vision ne seront pas garanties sans une solide analyse scientifique et une étude approfondie des différentes circonstances nationales dans les 193 États membres de l'OACI, en particulier les pratiques des pays en développement. Par exemple, fixer un objectif quantifié pour les émissions de carbone (par ex. critère d'intensité en carbone) équivaldrait à hausser le seuil pour les SAF admissibles. Sur le plan pragmatique, le rôle que l'OACI doit jouer est d'harmoniser les efforts nationaux des États concernant les SAF et les autres carburants aéronautiques plus propres plutôt que d'établir des objectifs uniformes de haut en bas.

3.2 **Principes.** Le paragraphe 2 montre clairement qu'il y a un écart fondamental important en matière de R et D et de production de SAF entre les pays en développement et les pays développés. Les pays en développement devront surmonter davantage de difficultés pour à la fois contribuer au cadre mondial et en bénéficier. Afin d'assurer « l'égalité des chances » dans le développement de l'aviation internationale et d'une industrie des SAF, le cadre mondial pour le développement et le déploiement des SAF doit être conçu et mis en œuvre dans le respect des principes de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, en particulier le principe des responsabilités communes mais différenciées. Dans le cas contraire, il ne sera pas possible d'éviter la discrimination contre les pays en développement durant la mise en œuvre du cadre.

3.3 **Partenariat.** Le succès du cadre de l'OACI pour des carburants d'aviation plus propres ne sera pas possible sans partenariat entre les États, en particulier entre les pays développés et les pays en développement. Étant donné que le financement est à la fois le plus grand défi et l'élément habilitant le plus important et que la fourniture de soutien financier aux pays en développement est la pierre angulaire des efforts mondiaux pour résoudre la question de l'aviation internationale et des changements climatiques, le cadre mondial devrait établir un mécanisme facilitant la fourniture, par les pays développés aux pays en développement, de subventions et d'autres formes de financement à des conditions très favorables.

4. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

4.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) veiller à ce que le cadre mondial soit élaboré sur la base d'une étude approfondie des circonstances et pratiques nationales de tous les États plutôt qu'uniquement de celles des pays développés et/ou de suppositions préliminaires ;
- b) s'abstenir de fixer des objectifs quantifiés uniformes tant que les SAF, LCAF et autres carburants d'aviation plus propres produits dans les pays en développement ne représenteront pas une juste part de la production mondiale ;
- c) reconnaître que le LTAG 2050 ne fait pas l'objet d'un consensus et que le défaut de garantir le soutien financier des pays en développement et le transfert vers ces pays de technologies pour le développement et le déploiement mondiaux de carburants d'aviation plus propres minera davantage la base de l'égalité des chances et augmentera l'iniquité et l'infaisabilité du LTAG 2050.

— FIN —