



**NOTE DE TRAVAIL**

**RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR LA FAISABILITÉ  
D'UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME  
CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>  
DE L'AVIATION INTERNATIONALE**

**Montréal, 19 – 22 juillet 2022**

**Point 2 : Moyens de mise en œuvre d'un objectif ambitieux mondial à long terme concernant l'aviation internationale**

**Point 4 : Conclusions et recommandations de la réunion**

**MOYENS DE MISE EN ŒUVRE (ÉLÉMENT CONSTITUTIF N° 5)**

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

**RÉSUMÉ**

La présente note examine les moyens de mise en œuvre possibles (par exemple, renforcement des capacités, financement et transfert de technologie), notamment le lancement du Programme OACI d'assistance, de renforcement des capacités et de formation visant à appuyer les efforts des États en matière de décarbonation de l'aviation, et l'établissement de partenariats pour réaliser un LTAG, notamment en réalisant des études de faisabilité, en élaborant des politiques nationales et en mettant en œuvre des projets spécifiques liés aux carburants d'aviation durables (SAF), aux carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et à d'autres sources d'énergie et technologies propres. La note décrit aussi les activités connexes du Secrétariat de l'OACI.

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

**1. INTRODUCTION**

1.1 Au paragraphe 17 de sa résolution A40-18 (cf. HLM-LTAG-IP/1), l'Assemblée a demandé au Conseil de continuer à jouer un rôle central dans la fourniture d'assistance à ses États membres en diffusant les renseignements les plus récents sur les meilleures pratiques et en fournissant des orientations et autre assistance technique afin de renforcer les capacités et transferts de technologies, ainsi que d'établir de nouveaux partenariats avec d'autres organisations internationales pour répondre aux besoins d'assistance des États membres et de faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités pour les pays en développement.

1.2 À cet égard, lors des discussions et échanges de vues qui ont eu lieu sur la faisabilité de l'objectif LTAG et son niveau d'ambition au cours des Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD) (cf. HLM-LTAG-WP/5), un certain nombre d'États ont exprimé des préoccupations concernant les circonstances et les niveaux de préparation différents des États du point de vue de la capacité de relever

les défis associés aux changements climatiques. Ils ont souligné la nécessité cruciale de fournir l'appui nécessaire aux États ayant des besoins particuliers, au premier chef les États en développement, notamment pour la planification et la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques à l'aviation au moyen des plans d'action des États (cf. HLM-LTAG-WP/6), et d'assurer les moyens nécessaires de mise en œuvre, comme l'établissement de partenariats et de coopération entre États et parties prenantes, pour faciliter l'accès au renforcement des capacités et aux ressources financières.

1.3 Le rapport de l'OACI sur un LTAG (cf. HLM-LTAG-WP/4 et IP/2) contenait une évaluation de la faisabilité technique de différents scénarios de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur de l'aviation, notamment l'utilisation de technologies, de carburants et de modes d'exploitation, qui correspondent à une fourchette de niveaux de préparation et d'accessibilité, et faisait ressortir que les solutions liées aux carburants, en particulier les carburants d'aviation durables (SAF), sont celles qui présentent la meilleure chance de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation.

1.4 Cela étant, un grand nombre de défis restent à relever si l'on veut accroître l'utilisation des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres sources d'énergie et technologies plus propres dans le domaine de l'aviation, jusqu'à leur plein potentiel : les ressources techniques et financières disponibles pour tous les États, l'écart des prix par rapport aux carburants conventionnels, le nombre limité d'installations de production et leur part dans la capacité de production destinée à l'aviation.

1.5 Il est essentiel que tous les États et les partenaires et parties prenantes intéressés travaillent de concert et créent des partenariats pour appuyer le développement et le déploiement de ces solutions à l'échelle mondiale, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, tout en tenant compte des circonstances différentes des États et des régions.

1.6 Il est important de noter que les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI sont des objectifs collectifs du secteur de l'aviation internationale qui n'attribuent pas aux États d'obligations particulières sous forme d'objectifs de réduction des émissions. Les États membres peuvent contribuer à la réalisation des objectifs collectifs en planifiant et mettant en œuvre différents ensembles de mesures pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale.

## 2. ENSEIGNEMENTS DU PROGRAMME ACT-CORSIA DE L'OACI<sup>1</sup>

2.1 Après l'adoption du volume IV de l'Annexe 16 concernant le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) en juin 2018, l'OACI a lancé le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour le CORSIA (ACT-CORSIA), dans le but de renforcer les capacités de tous les États pour la mise en œuvre du CORSIA selon « une approche coordonnée » sous l'égide de l'OACI, comme l'avait demandé l'Assemblée à sa 40<sup>e</sup> session (cf. résolution A40-19, paragraphe 21).

2.2 Les partenariats de parrainage entre États constituent la pierre angulaire du programme ACT-CORSIA. En avril 2022, ces partenariats comptaient 16 États offrant un appui et 118 États demandeurs. Grâce à la coopération étroite entre les formateurs du programme provenant des États fournisseurs d'aide et les correspondants des États demandeurs, et à la coordination étroite assurée par le Secrétariat de l'OACI, la transition entre les ateliers de formation en présentiel et le mode de

---

<sup>1</sup> Site web du programme ACT-CORSIA de l'OACI : [www.icao.int/corsia](http://www.icao.int/corsia)

fonctionnement virtuel découlant de la pandémie de COVID-19 s'est déroulée sans perturber les partenariats, ce qui a contribué à maintenir le succès de la mise en œuvre du CORSIA.

2.3 À l'heure actuelle, la phase 3 des partenariats de parrainage du programme ACT-CORSIA se poursuit, sous la forme d'une formation sur la mise en œuvre du CORSIA portant principalement sur le compte rendu des émissions de CO<sub>2</sub> de 2021 et la communication d'informations pour demander des réductions d'émissions sur la base des carburants admissibles CORSIA, au Registre central du CORSIA (cf. HLM-LTAG-WP/8).

### 3. LANCEMENT DU PROGRAMME ACT-SAF DE L'OACI<sup>2</sup>

3.1 Parmi les moyens de faciliter l'établissement de partenariats entre les États et les parties prenantes intéressées en ce qui concerne les carburants d'aviation durables, l'OACI a lancé le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF) le 1<sup>er</sup> juin 2022 à Montréal (Canada), au cours de l'événement de l'OACI lié à la Conférence Stockholm+50 de l'ONU, qui commémore la Conférence de 1972 de l'ONU sur l'environnement et célèbre 50 ans d'action environnementale mondiale autour des trois piliers de la durabilité.

3.2 Lors du lancement du programme ACT-SAF de l'OACI, des représentants de haut niveau des États, de l'industrie, d'organisations internationales et d'institutions financières ont présenté des exemples d'initiatives déjà en cours et fait ressortir la façon dont cette coopération peut appuyer la mise en œuvre du programme ACT-SAF. Pareille coopération inclurait notamment l'établissement de partenariats spécifiques pour les SAF, par le biais d'accords bilatéraux et multilatéraux entre États et parties prenantes intéressées, sous l'égide de l'OACI dans un rôle de coordinatrice.

3.3 Par la suite, le programme ACT-SAF offrira aux États des possibilités de développer leurs capacités de développement et de distribution de carburants d'aviation durables. Cet effort est tout à fait conforme à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, à la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050 et aux trois principaux piliers de la durabilité reconnus par le système des Nations Unies. Le programme ACT-SAF aura en outre un effet multiplicateur positif à l'échelle mondiale, les États contribuant à façonner l'aviation durable des prochaines décennies au moyen des SAF et à développer le potentiel des matières premières pour les marchés de ces carburants.

3.4 S'il est vrai qu'il n'existe pas de solution unique qui convienne à tous les États et à toutes les parties prenantes, l'importance du rôle de l'OACI est claire : l'Organisation peut rapprocher les partenaires pour faciliter la fourniture d'un appui spécifique en matière de renforcement des capacités de mise en œuvre relatives aux SAF. Ce soutien peut prendre la forme de cadres de politique sur les SAF, comprenant notamment des règlements (mandats relatifs aux SAF, incitatifs à la production de mélanges, etc.), ou d'autres types de collaboration entre États, comme le concept de « voie verte », selon lequel toutes les compagnies aériennes effectuant des vols sur une route donnée s'engageraient à n'y utiliser que des carburants d'aviation durables. D'autres partenariats pourraient appuyer des projets pilotes de production et de distribution de carburants d'aviation durables, la fourniture de consultants pour l'établissement de marchés régionaux pour les SAF et la réalisation d'études de faisabilité, ainsi que pour le financement. De nombreux États et parties prenantes reconnaissent la nécessité d'agir maintenant pour soutenir le

---

<sup>2</sup> Site web du programme ACT-SAF de l'OACI : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ACT-SAF.aspx>

développement et la distribution de SAF et le lancement du programme ACT-SAF de l'OACI servirait de modèle pour créer les synergies nécessaires à une action mondiale en matière de carburants durables.

### ***Élargissement au programme ACT-LTAG de l'OACI***

3.5 La 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI offre l'occasion d'approuver un LTAG et la possibilité de relever les ambitions en matière d'aviation durable permettra à l'OACI d'envisager d'élargir le modèle utilisé dans le programme ACT-SAF pour mobiliser des appuis et mettre en œuvre des programmes semblables pour d'autres volets contribuant à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation (par exemple les technologies aéronautiques, les améliorations opérationnelles, les changements de l'infrastructure et l'utilisation d'autres sources d'énergie propres pour l'aviation) sous l'égide du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le LTAG (ACT-LTAG).

3.6 Dans le cadre du programme ACT-SAF et de ses élargissements éventuels, le but de l'OACI est de faciliter l'établissement de partenariats entre les États et avec d'autres organisations et institutions internationales, selon qu'il conviendra, en particulier avec des institutions financières multilatérales, régionales et nationales, afin d'ouvrir l'accès à l'aide au financement et à l'investissement pour la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques, en facilitant en particulier le développement et la distribution de SAF, de LCAF et d'autres sources d'énergie et technologies propres pour l'aviation, en particulier dans les pays en développement.

3.7 De plus, les États sont encouragés à contribuer au Fonds volontaire pour l'environnement de l'OACI existant, en destinant leurs contributions à l'appui financier d'activités spécifiques du Secrétariat de l'OACI liées au LTAG, en vue notamment de faciliter le développement et la distribution de SAF et de LCAF et d'autres sources d'énergie et technologies propres pour l'aviation. Ils sont également encouragés à contribuer aux projets spécifiques prévus dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI.

3.8 À cet égard, une partie des activités de l'OACI consistera à faciliter l'établissement de partenariats entre les États et avec d'autres organisations et institutions internationales, selon qu'il conviendra, en particulier avec des institutions financières multilatérales, régionales et nationales, afin de permettre l'accès à l'aide au financement et à l'investissement pour la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques.

## **4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU**

4.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) mesurer l'importance cruciale pour tous les États et toutes les parties prenantes de travailler ensemble pour le développement et la distribution à l'échelle mondiale de carburants d'aviation durables (SAF), de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), et d'autres sources d'énergie et technologies propres pour l'aviation, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, tout en prenant acte des circonstances différentes des États et des régions ;
- b) encourager les États et les parties prenantes intéressées à adhérer au Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF) récemment lancé par l'OACI, pour soutenir l'établissement de partenariats concernant ces carburants, sous l'égide de l'OACI qui

en assure la coordination, étant entendu qu'il n'existe pas de solution unique convenant à tous les États et à toutes les parties prenantes ;

- c) demander à l'OACI d'établir un programme d'assistance et de coopération solide et structuré, notamment d'élargir le Programme ACT-SAF de l'OACI à d'autres volets concernant les LCAF et d'autres sources d'énergie et technologies plus propres pour l'aviation, en fonction d'un accord relatif à un LTAG ;
- d) demander à l'OACI de faciliter l'établissement de partenariats entre les États et avec d'autres organisations et institutions internationales, selon qu'il conviendra, en particulier avec des institutions financières multilatérales, régionales et nationales, afin de permettre l'accès à l'aide au financement et à l'investissement pour la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques ;
- e) utiliser les informations figurant dans la présente note pour formuler d'éventuelles recommandations relatives à l'élément constitutif n° 5 du LTAG : *Moyens de mise en œuvre*, notamment les rôles de l'OACI, de ses États membres et d'autres parties prenantes, ainsi que les mesures qu'ils devraient prendre, pour faciliter l'accès aux moyens de mise en œuvre.