



**NOTE DE TRAVAIL**

**CONFÉRENCE SUR L'AVIATION ET LES CARBURANTS  
DE REMPLACEMENT**

**Rio de Janeiro (Brésil), 16 – 18 novembre 2009**

**Point 3 : Mesures visant à appuyer le développement et l'utilisation**

**DÉCISIONS POLITIQUES EN EUROPE POUR SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT  
ET L'UTILISATION DES CARBURANTS DURABLES EN AVIATION**

(Note présentée par la Suède, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres<sup>1</sup>,  
et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>)

**SOMMAIRE**

Ce document décrit les principales décisions politiques dans la Communauté européenne afin de soutenir l'exploration et le développement de nouveaux carburants d'aviation. Il décrit le contexte de la politique générale sur les biocarburants et conclut avec certaines recommandations pour les activités au niveau international.

La conférence est invitée à approuver les conclusions/recommandations aux paragraphes 3 et 4.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les transports aériens nécessitent des mesures efficaces visant à réduire leurs émissions, autrement l'augmentation prévue de trafic produira non seulement davantage d'émissions, mais augmentera probablement également la part de l'aviation dans les émissions globales de gaz à effet de serre, notamment car d'autres secteurs réduisent avec succès la leur. La Communauté européenne considère que des objectifs de réduction contraignants pour l'aviation internationale constitueraient une partie importante de la stratégie globale pour atteindre les objectifs d'atténuation de changement climatique conformes à une limitation de l'augmentation de la température moyenne globale à moins de 2°C au-dessus des niveaux préindustriels, comme convenu par le G8 et le principal forum sur l'économie.

1.2 L'utilisation des carburants de substitution, notamment issus de sources d'énergie renouvelables, pourrait contribuer à réaliser ces objectifs et à réduire ou à combler l'écart entre la

<sup>1</sup> Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, République tchèque, Danemark, Estonie, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Espagne, Suède et Royaume-Uni. Tous ces 27 États sont également membres de la CEAC.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, Monaco, Monténégro, Norvège, république de Moldavie, Saint-Marin, Serbie, Suisse, ancienne république yougoslave de Macédoine, Turquie et Ukraine.

croissance prévue de l'aviation et l'incidence des mesures technologiques, opérationnelles et basées sur le marché, en réduisant en outre la dépendance envers le carburant d'origine fossile.

## **2. DÉCISIONS POLITIQUES APPROPRIÉES DANS LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE**

2.1 Le rôle à jouer par les décideurs politiques en ce qui concerne l'utilisation des carburants de substitution et, en particulier, des biocarburants dans l'aviation devrait être abordé à la lumière de la confiance croissante en la faisabilité technique des carburants de substitution et du développement de nouvelles normes techniques pour les carburants de substitution « nouveaux venus ». En vue de faciliter la reconnaissance et l'utilisation de tels nouveaux carburants, il serait souhaitable de travailler vers l'harmonisation de telles normes au niveau international, en tenant compte des impératifs techniques incluant la sécurité et les aspects environnementaux.

2.2 La Communauté européenne a mis en place des mesures visant à soutenir le développement et l'utilisation des biocarburants dans le transport en général, qui sont également pertinentes quant aux nouveaux carburants durables pour l'aviation. Elles peuvent être résumées de la manière suivante :

- a) Appui du financement de la recherche soutenue par l'industrie et développement de carburants de substitution dans le 7<sup>ème</sup> programme-cadre en cours pour la recherche et le développement technologique (2007-2013) : les projets comprennent un travail spécifique sur les carburants pour l'aviation, le financement est également fourni pour soutenir la préparation d'installations pilotes pour la production de biocarburants de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> génération. Le plan stratégique de technologie énergétique de l'UE prévoit une feuille de route vers la fourniture de capacité de production pour les biocarburants en Europe et la Commission européenne prépare actuellement un plan pour le financement des investissements. Grâce à des résultats en progression sur les perspectives des biocarburants pour l'aviation, on s'attend à ce que la question de la fourniture de carburant pour l'aviation reçoive une attention accrue dans ce contexte.
- b) Objectifs politiques et critères de durabilité : la Communauté européenne a établi un objectif de 10% pour l'utilisation des énergies renouvelables dans le transport en Europe d'ici 2020, soutenant l'objectif d'atteindre une part de marché globale pour l'utilisation des sources d'énergie renouvelables de 20% et de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE de 20% en 2020. Cet objectif devrait être atteint avec les biocarburants durables mais afin d'être pris en compte pour cet objectif et de profiter des régimes nationaux de soutien, les biocarburants doivent se conformer à des critères de durabilité, y compris des réductions d'émission minimales de gaz à effet de serre, comme définis dans la directive 2009/28/CE sur la promotion de l'utilisation des sources d'énergie issues de sources renouvelables.

2.3 D'une perspective européenne, les biocarburants pour une utilisation dans l'aviation devront donc démontrer leur conformité avec ces critères de durabilité afin d'être éligibles pour les systèmes de soutien public. D'autres recherches sont en cours afin d'aborder des réactions « en chaîne » indirectes comme par exemple sur l'utilisation des terres. Des dispositions sont en place afin de contrôler et garder à l'étude les relations avec les marchés alimentaires, les facteurs sociaux et ainsi de suite.

2.4 En outre, la faisabilité économique doit être démontrée, en tenant compte des aspects d'évolutivité et des coûts de la production durable de carburant, l'environnement du marché du côté de l'offre (comprenant la disponibilité des capacités de matière de base et de production, les relations avec d'autres marchés concurrents pour la terre ou d'autres ressources, cultures, etc.), du côté de la demande (par exemple l'utilisation des capacités pour d'autres marchés ou carburants) et des développements des prix connexes, y compris pour les carburants. Des recherches et analyses supplémentaires de ces questions sont exigées antérieurement à des décisions à grande échelle ainsi que la considération du rôle potentiel des options politiques dans la stimulation d'un marché.

2.5 La Commission européenne a lancé l'étude SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation) en vue d'établir une analyse comparative des différentes options de carburant prometteuses à court ou à moyen terme, y compris leur faisabilité technique, leur incidence sur l'environnement et leur dimension économique. La coopération avec d'autres projets et initiatives internationales fait partie du travail. SWAFEA intégrera des résultats de projets internationaux disponibles et la Commission communiquera les résultats de l'étude SWAFEA. Les résultats finaux seront disponibles au cours du premier semestre 2011, une conférence internationale d'examen des résultats est prévue à la fin 2010/début 2011.

2.6 Un travail pertinent est également entrepris au sein de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), suite au forum CEAC de décembre 2008. Les directeurs généraux de la CEAC ont mis en place un groupe d'études afin d'analyser les répercussions des pressions sur les fournitures futures de carburant sur l'aviation, le rôle des sources de carburants de substitution y compris. Le rapport du groupe d'études doit être soumis aux directeurs généraux de la CEAC en décembre 2009, en ayant en vue les questions abordées ultérieurement à l'échelle internationale, en particulier au niveau de l'OACI.

### 3. CONCLUSION

3.1 Pour l'Europe, le développement et l'éventuelle utilisation future des carburants de substitution, y compris, en particulier, les carburants organiques en aviation constituent une option attrayante pour le développement du secteur de l'aviation, à condition que les impératifs techniques, y compris les conditions de sécurité, ainsi que les critères de durabilité soient remplis. L'Europe encourage l'OACI à travailler avec les fora appropriés sur le développement de critères cohérents de durabilité pour la production des biocarburants et le développement de systèmes pour certifier que la production de biocarburants réponde à ces normes. Le travail entrepris par la Communauté européenne pour définir des critères de durabilité est présenté dans le document d'information sur les critères de durabilité pour l'utilisation des biocarburants dans l'UE et l'estimation de cycle de vie pour le point de l'ordre du jour sur la durabilité et les interdépendances environnementales.

3.2 Les décisions politiques en ce qui concerne les carburants de substitution devraient être basées sur une estimation complète, y compris les études, le développement et les essais de la faisabilité technique, la dimension environnementale et de durabilité sociale et les aspects économiques. L'Europe invite les États contractants, lors de l'examen des décisions politiques visant à promouvoir l'utilisation des carburants de substitution pour l'aviation, à combiner ces derniers avec d'autres mesures technologiques (telles que le programme de modernisation de la gestion du trafic aérien SESAR), des mesures opérationnelles et des mesures basées sur le marché, telles que le système d'échange de droits d'émission. Cette approche complète assurera une véritable réduction des incidences environnementales de l'aviation.

3.3 Les décisions politiques devraient avoir pour objectif d'éviter les effets secondaires indésirables et négatifs compromettant les avantages environnementaux des biocarburants. L'Europe

invite la conférence à noter la nécessité de disposer de recherches et de développements supplémentaires des carburants de substitution pour l'aviation afin de préparer l'industrie ainsi que des décideurs politiques aux décisions à prendre.

3.4 L'Europe invite les États contractants à travailler ensemble, à échanger des informations et meilleures pratiques, et en particulier à atteindre une définition commune des besoins de durabilité, en tenant compte des critères existants et du travail dans les organismes internationaux compétents.

#### 4. **RECOMMANDATION**

4.1 La conférence est invitée à recommander :

- a) que le Conseil de l'OACI et les États contractants construisent leurs décisions politiques et feuilles de route sur une analyse complète des aspects environnementaux, sociaux et économiques de durabilité, en tenant également compte des impératifs techniques incluant les conditions de sécurité ;
- b) qu'une définition commune des besoins de durabilité pour les biocarburants devrait être élaborée au niveau international ; L'Europe est prête à soutenir l'OACI (en tant qu'un facilitateur parmi d'autres) pour travailler dans cette direction et contribuer à cet effort ; et
- c) que les perspectives prometteuses des biocarburants ne devraient mener à aucun relâchement ou réduction des efforts relatifs à d'autres mesures visant à réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement.

— FIN —