



## 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

#### FACILITATION DE L'ACCÈS AUX RESSOURCES FINANCIÈRES, DES TRANSFERTS DE TECHNOLOGIE ET DU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

(Note présentée par le Secrétariat)

##### SOMMAIRE

Les carburants de remplacement pour l'aviation offrent une occasion importante de réduire le bilan carbone du transport aérien. Afin de surmonter les obstacles initiaux du marché, il faudra probablement avoir recours à des incitatifs et à des investissements substantiels pour promouvoir l'utilisation de ces carburants. Il faudra également créer un cadre de financement pour favoriser le développement et le déploiement de ces carburants. Les accords de financement sont particulièrement nécessaires pour les États en développement. Un groupe spécialisé pourrait aider à définir ce cadre de financement.

#### 1. INTRODUCTION

1.1 Dans sa déclaration, la réunion OACI de haut niveau (HLM) a recommandé que l'Organisation « élabore d'autres mesures pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités grâce notamment à l'application à l'aviation internationale, dans le cadre de la CCNUCC, de mécanismes souples, tels que le mécanisme de développement propre (MDP) ».

1.2 Même si cette déclaration s'applique à l'ensemble de la question de l'aviation internationale et des changements climatiques, le développement et l'utilisation généralisée des carburants de remplacement pour l'aviation présentent des défis particuliers en raison des importantes dépenses en immobilisations requises et de la taille relativement petite du marché (voir la note IP/10 présentée par les États-Unis pour plus de renseignements à ce sujet).

1.3 L'avenir des carburants de remplacement écologiques repose sur trois composantes essentielles :

- **Marchés** : les compagnies aériennes doivent confirmer que la demande de carburants de remplacement est fiable, forte et accessible. Sans un marché prévisible, il n'y aura pas d'investissements dans de nouveaux carburants ou ces carburants iront vers d'autres marchés comme celui du transport routier. Il faut aussi soutenir les nouveaux marchés des coproduits issus du processus de production des carburants afin d'assurer la viabilité financière des nouveaux processus de production. Ces marchés peuvent représenter des occasions importantes pour les régions qui les développent : nouveaux emplois, nouvelles entreprises, nouvelle prospérité.
- **Infrastructure** : les producteurs et les fournisseurs de carburants doivent établir des liens évolutifs entre les installations de production et les aéroports (notamment capacité des réservoirs, installations de mélange, laboratoires d'assurance-qualité) pour assurer un transport rapide, cohérent et fiable des carburants, qui réponde aux besoins exigeants de distribution des compagnies aériennes. La nouvelle infrastructure doit s'imbriquer harmonieusement dans les systèmes actuels de livraison des carburants.
- **Financement** : les États doivent reconnaître que la recherche et le développement doivent être fortement appuyés à court terme. Les installations pilotes et les installations commerciales ont besoin d'incitatifs et de soutien pour accélérer le déploiement.

1.4 À noter aussi que, conformément aux recommandations de la réunion HLM, l'OACI a déjà pris des mesures pour faciliter l'examen de la question du mécanisme de financement. Certains échanges de vues ont eu lieu pendant les activités secondaires de la réunion HLM et immédiatement après la réunion. Plusieurs institutions financières ont accepté de participer et de contribuer à la présente Conférence. Il faut maintenant analyser ce point concrètement pour transformer les idées en mesures pratiques.

1.5 La présente note examine les liens entre les parties prenantes qui peuvent être utilisés pour faciliter le financement à différentes étapes de la chaîne d'approvisionnement.

## **2. APERÇU DES LIENS**

2.1 On a souvent dit que les pays en développement seraient les pays les plus durement touchés par les changements climatiques. Les effets des changements climatiques, comme l'augmentation des températures, les variations du taux de précipitation, l'élévation du niveau de la mer et l'augmentation de la fréquence des catastrophes naturelles, auront effectivement un impact disproportionné sur les pays en développement, mais ces pays risquent en outre de subir les conséquences d'un développement déséquilibré des carburants de remplacement. Par contre, un développement optimal et avisé des carburants de remplacement peut offrir aux pays en développement l'occasion d'assurer la durabilité environnementale et économique. Il est de la plus haute importance que les carburants de remplacement s'insèrent dans une stratégie globale de l'énergie, du climat, de l'utilisation des sols, de l'eau et de l'agriculture si on veut que leur utilisation bénéficie à l'ensemble de la société, de l'économie et de l'environnement.

2.2 Les États et les institutions financières internationales ont un rôle clé à jouer dans l'application de mesures d'incitation et de financement pour développer et exploiter des carburants de remplacement crédibles et durables. Il est nécessaire d'adopter une approche harmonisée à l'échelle mondiale qui puisse être adaptée pour répondre aux différents besoins des partenaires des pays en

développement. Les partenariats existants doivent être renforcés et de nouveaux doivent être créés pour s'assurer que les solutions adoptées seront des solutions gagnantes.

2.3 En coopération avec d'autres institutions financières internationales, la Banque mondiale peut jouer un rôle déterminant à l'échelle planétaire dans l'élaboration d'un plan pour augmenter les investissements dans les énergies propres dans le monde en développement. Cette initiative peut contribuer à créer de nouvelles possibilités commerciales pour les pays en développement et les aider à faire face aux nouveaux risques. Des institutions financières comme la Banque interaméricaine de développement et la Banque asiatique de développement peuvent jouer le même rôle que la Banque mondiale, mais à l'échelle régionale.

2.4 Certains liens pourraient aussi s'établir à l'avenir entre les initiatives du MPD ou les initiatives d'application conjointe dans le cadre de la CCNUCC et les investissements dans les usines de production et les projets connexes d'infrastructure pour les carburants de remplacement pour l'aviation. Le lien entre les fonds produits dans différents cadres (redevances, taxes, échanges) et les activités d'atténuation propres aux besoins de l'aviation doit être précisé.

2.5 Les principaux domaines d'investissement seraient les suivants :

- Production des matières premières (cultures, algues, etc.) ;
- Conversion des matières premières en carburant pour l'aviation ;
- Transport et infrastructure de stockage entre, d'une part, les installations de production des matières premières et les installations de conversion et, d'autre part, entre la production du carburant et les aéroports.

2.6 Les principales parties prenantes dans les deux premiers sont manifestement les producteurs de carburants et d'énergie. Les investissements requis, surtout pour les usines de conversion/production, peuvent être très élevés. Le transport et le stockage des carburants ont des incidences sur les aéroports et les compagnies aériennes qui utilisent ces carburants. Si, dès le départ, les coûts des carburants de remplacement pour l'aviation ne sont pas concurrentiels avec ceux des carburateurs classiques, il faudra appliquer des mesures incitatives pour cette utilisation jusqu'à ce que les obstacles initiaux du marché soient surmontés.

### 3. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

3.1 La Conférence est invitée à :

- a) confirmer la nécessité urgente de prendre des mesures pour faciliter l'accès aux ressources financières, le transfert des technologies et le renforcement des capacités en ce qui concerne les carburants de remplacement pour l'aviation ;
- b) demander à l'OACI d'instituer un groupe composé d'États, de producteurs de carburants, d'institutions financières et d'exploitants clés en vue d'élaborer un cadre de financement des projets de développement de l'infrastructure requise par les carburants de remplacement pour l'aviation.