



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

NÉCESSITÉ DE DIRECTIVES DE POLITIQUE POUR LA PROMOTION DES CARBURANTS D'AVIATION ALTERNATIFS DURABLES

(Note présentée par l'Indonésie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Indonésie a inclus la mise au point de carburants d'aviation alternatifs durables dans son plan d'action national pour la réduction des émissions d'aviation présenté à l'OACI en 2013. Par la suite, le Gouvernement indonésien a inclus l'aviation dans sa politique nationale sur la bioénergie et ses objectifs connexes, afin de favoriser l'alimentation de ses aéroports en carburants alternatifs durables aux mêmes conditions que celles offertes au transport routier.

La Résolution A38-18 de l'Assemblée de l'OACI a noté que les carburants d'aviation alternatifs durables nécessiteront l'introduction de *politiques appropriées* et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme ; elle demande aux États membres d'établir des mesures de politique, indiquant qu'il serait souhaitable que l'OACI élabore, à l'intention des États membres, des orientations sur les *mesures appropriées* à prendre à l'échelle mondiale.

L'Indonésie souhaite en outre encourager les autres États membres à inclure l'aviation dans leurs politiques nationales sur la bioénergie et/ou les objectifs connexes afin de lui accorder des conditions égales à celles régissant le transport routier et d'éviter toutes distorsions des marchés régionaux dans la promotion des carburants d'aviation alternatifs durables.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note de l'engagement de l'Indonésie aux politiques de l'OACI et à l'application de la Résolution A38-18 de l'Assemblée visant à établir des mesures pour promouvoir les carburants d'aviation alternatifs durables ;
- à appuyer l'élaboration par l'OACI d'orientations de politique pour la promotion de carburants d'aviation alternatifs durables ;
- à encourager les États membres à inclure l'aviation dans leurs politiques et/ou objectifs sur la bioénergie pour le transport.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E – <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2017-2019 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Résolution A38-18 de l'Assemblée de l'OACI – <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis 2009, l'OACI encourage activement les États membres et l'industrie à promouvoir et à harmoniser les initiatives de mise au point de carburants d'aviation alternatifs durables (CAAD).

1.2 L'utilisation de CAAD est considérée comme une partie intégrante des objectifs OACI de réduction des émissions de carbone de l'aviation.

1.3 Malgré les énormes efforts investis et les nombreux progrès enregistrés dans la confirmation de la faisabilité technologique des CAAD interchangeableables, la production et l'alimentation à l'échelle commerciale en sont toujours aux premières étapes, et ne contribuent que fort peu à la réalisation des objectifs ambitieux de croissance carboneutre de l'OACI.

1.4 Plusieurs études¹ ont montré que la principale raison en est que, à l'échelle du globe, de nombreuses politiques sur les carburants alternatifs (ou les biocarburants) n'incluent pas l'aviation ou ne comprennent pas de mesures incitatives suffisantes pour encourager l'industrie à assurer une production sur une grande échelle et combler l'écart de coût entre les carburants fossiles et les CAAD. Les politiques tendent à favoriser le transport routier par rapport au transport aérien et les incitatifs à la production visent essentiellement les utilisateurs des réseaux routiers.

1.5 Divers États et institutions ont établi ou sont en voie d'établir divers outils de soutien au déploiement et à l'utilisation des CAAD. Certains de ces outils et politiques existants qui se sont avérés efficaces pourront servir de références à d'autres États membres qui souhaitent mettre en œuvre des politiques similaires.

2. NÉCESSITÉ D'ORIENTATIONS DE POLITIQUE

2.1 L'Indonésie a inclus la mise au point de CAAD dans son plan d'action national visant à réduire les émissions des moteurs d'aviation, soumis à l'OACI en 2013. Le Gouvernement a aussi inclus l'aviation dans sa politique et ses objectifs nationaux sur la bioénergie, afin d'encourager l'alimentation en CAAD à ses aéroports, au même niveau que pour le transport routier.

2.2 Qu'elles soient positives ou non, les leçons tirées des cadres de politiques existantes peuvent aider les États tels que l'Indonésie dans l'établissement et la mise en œuvre des politiques appropriées aux fins de déploiement des CAAD.

2.3 L'Indonésie souhaite par ailleurs élaborer ces politiques en collaboration avec l'OACI et d'autres États membres, de manière à éviter de créer des distorsions de la concurrence régionale et à promouvoir l'harmonisation mondiale des politiques.

2.4 La Résolution A38-18 de l'Assemblée de l'OACI a constaté que les CAAD nécessitent l'adoption de politiques et de mesures d'incitation appropriées pour créer une perspective de débouchés à long terme. La Résolution demande en outre aux États membres de suivre une démarche coordonnée dans leurs administrations nationales, afin d'établir des mesures pour accélérer la mise au point, le déploiement et l'utilisation appropriés des CAAD, en conformité à leurs circonstances nationales.

¹ IATA – Sustainable Aviation Fuel Roadmap (2015) ;
UE – Core-Jet Fuel Final Report on Policies, Incentives and Regulation (2016)

2.5 La Résolution a également chargé le Conseil d'évaluer les coûts et les avantages de différentes mesures, pour résoudre le problème des émissions de moteur d'aéronefs de la manière la plus efficace par rapport aux coûts, afin d'offrir les orientations nécessaires aux États membres.

2.6 Il serait souhaitable que l'OACI élabore, à l'intention des États membres, en tenant compte de l'efficacité de différentes politiques possibles, des directives pour l'établissement de politiques et d'exigences mondialement alignées concernant les CAAD visant l'aviation internationale.

2.7 Une meilleure compréhension des incidences favorables et défavorables, directes ou indirectes, des diverses politiques appliquées dans un contexte mondial, aiderait les décideurs dans les États membres à déterminer l'efficacité des politiques sur les CAAD avant de les mettre en œuvre.

2.8 Dans certains cas, les États membres ne saisissent pas entièrement la diversité des différents instruments de soutien de politiques. Des politiques qui peuvent être appropriées et efficaces dans un contexte national peuvent avoir des répercussions inattendues sur un marché mondial. Bien que certaines mesures puissent présenter des avantages particuliers à l'échelle régionale, il serait utile que les exploitants et les États membres soient conscients des répercussions probables de leur application à l'échelle mondiale.

2.9 L'Indonésie estime qu'il importe d'aider les États membres à établir des politiques appropriées harmonisées mondialement et elle invite donc l'Assemblée à appuyer l'élaboration par l'OACI d'orientations de politique pour la promotion de carburants d'aviation alternatifs durables.

3. ÉTABLISSEMENT D'OBJECTIFS DE PRODUCTION DE CARBURANTS D'AVIATION ALTERNATIFS DURABLES

3.1 Comme indiqué plus haut, l'Indonésie a inclus la mise au point de CAAD dans sa politique et ses objectifs nationaux sur la bioénergie pour le transport.

3.2 L'Indonésie encourage également les autres États membres à inclure l'aviation dans leur politique et/ou objectifs nationaux sur la bioénergie pour le transport au même niveau que pour le transport routier, afin d'éviter toutes distorsions des marchés régionaux dans la promotion des carburants d'aviation alternatifs durables.

4. CONCLUSION

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de l'engagement de l'Indonésie aux politiques de l'OACI et à l'application de la Résolution A38-18 de l'Assemblée visant à établir des mesures pour promouvoir les carburants d'aviation alternatifs durables ;
- b) à appuyer l'élaboration par l'OACI d'orientations de politique pour la promotion de carburants d'aviation alternatifs durables ;
- c) à encourager les États membres à inclure l'aviation dans leurs politiques et/ou objectifs sur la bioénergie pour le transport.