



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

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

(Note présentée par l'Indonésie)

#### RÉVISION N° 1

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Indonésie a inclus la mise au point de carburants d'aviation alternatifs durables dans son plan d'action national comme l'une des mesures d'atténuation des émissions de carbone provenant de l'aviation. Ce plan a été présenté à l'OACI en 2013 et mis à jour en juin 2015. En conséquence, le Gouvernement indonésien a inclus l'aviation dans sa politique et ses objectifs nationaux relatifs à la bioénergie pour le transport, conformément au Décret n° 12 de 2015 du Ministère de l'énergie et des ressources minières, qui vise à promouvoir l'alimentation de ses aéroports en carburants alternatifs durables au même niveau que dans le transport routier.

Étant donné que 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 des perspectives de marché à long terme, et qu'elle demande aux États membres d'établir des mesures de politique, il serait souhaitable que l'OACI élabore, à l'intention des États membres, des éléments indicatifs pour l'établissement de *mesures de politique appropriées* à adopter à l'échelle mondiale.

L'Indonésie souhaite en outre encourager les autres États membres à inclure l'aviation dans leurs politiques et/ou objectifs nationaux relatifs à la bioénergie pour le transport au même niveau que dans le transport routier et à éviter toutes distorsions des marchés régionaux dans la promotion des carburants d'aviation alternatifs durables.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de l'engagement de l'Indonésie par rapport aux politiques de l'OACI et à la Résolution A38-18 de l'Assemblée qui demande aux États d'élaborer des orientations de politique pour promouvoir les carburants d'aviation alternatifs durables ;
- b) à demander au Secrétariat de l'OACI d'élaborer des 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 nationaux relatifs à 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 des initiatives de mise au point de carburants d'aviation alternatifs durables (CAAD).

1.2 L'utilisation des CAAD est considérée comme partie intégrante de la réalisation des objectifs de l'OACI en matière 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 interchangeables, 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 études<sup>1</sup> ont montré que la principale raison en est que, à l'échelle du globe, de nombreuses politiques sur les carburants alternatifs (ou 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 maintenant ou probablement dans un proche avenir, 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 des CAAD dans son plan d'action national visant à réduire les émissions des moteurs d'aviation, soumis à l'OACI en 2013 et actualisé en juin 2015. Le Gouvernement indonésien a aussi inclus l'aviation dans sa politique et ses objectifs nationaux en matière d'utilisation de la bioénergie dans le transport, qui vient à encourager l'alimentation de ses aéroports en CAAD au même niveau que pour le transport routier.

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

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, afin de promouvoir l'harmonisation mondiale des politiques et d'éviter de créer des distorsions du marché et de la concurrence au niveau régional.

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 avec leurs circonstances nationales.

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 des éléments d'orientation, à l'intention des États membres, en tenant compte de l'efficacité perçue de différentes options de politiques et d'exigences liées aux CAAD à l'échelle mondiale touchant l'aviation internationale.

2.7 Une meilleure compréhension des conséquences positives et négatives (directes et indirectes) des diverses politiques appliquées dans un contexte régional et mondial aiderait les décideurs dans les États membres à analyser l'efficacité des politiques relatives aux CAAD avant leur mise en œuvre.

2.8 Dans certains cas, les États membres ne comprennent pas très bien la diversité des différents instruments de soutien des politiques. Des politiques qui peuvent être appropriées et efficaces dans un contexte national peuvent avoir des conséquences imprévues sur un marché mondial. Bien qu'il soit possible que certaines mesures puissent présenter des avantages particuliers (notamment le test de sensibilité) à l'échelle régionale, il sera utile que les exploitants et les États membres soient conscients de leur efficacité probable lors de l'évaluation dans un contexte mondial.

2.9 L'Indonésie estime qu'il est important d'aider les États membres à établir des mesures de politique appropriées harmonisées à l'échelle mondiale et elle demande par conséquent à l'Assemblée d'appuyer l'élaboration d'orientations de politique de l'OACI 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 relatifs à la bioénergie pour le transport.

3.2 L'Indonésie souhaite également encourager les autres États membres à inclure l'aviation dans leurs politiques et/ou objectifs nationaux relatifs à la bioénergie pour le transport au même niveau que dans 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 par rapport aux politiques de l'OACI et à la Résolution A38-18 de l'Assemblée qui demande aux États d'élaborer des politiques pour promouvoir les carburants d'aviation alternatifs durables ;
- b) à demander au Secrétariat de l'OACI d'établir des orientations de politique pour la promotion des carburants d'aviation alternatifs durables ;
- c) à encourager les États membres à inclure l'aviation dans leurs politiques et/ou objectifs nationaux relatifs à la bioénergie pour le transport.