



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

CONSIDÉRATIONS DE L'ÉGYPTES SUR LE LTAG – ENJEUX ET PERSPECTIVES DE MISE EN ŒUVRE

(Note présentée par la République arabe d'Égypte)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en évidence certains des enjeux auxquels l'Égypte est confrontée alors qu'elle cherche à accroître sa capacité de production de carburants d'aviation durable (SAF) pour généraliser leur utilisation compte tenu de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) collectif, et résume la manière dont l'État parvient à exploiter avantageusement ces enjeux au service du LTAG.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations et des enjeux dont rend compte la présente note de travail et qui sont comparables à ceux que rencontrent la plupart des États en développement qui s'emploient à produire et à utiliser des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et des SAF ;
- b) inviter le Conseil et ses comités compétents à continuer de jouer leur rôle de première importance dans la coordination du suivi et de l'établissement de rapports concernant la mise en œuvre du LTAG ;
- c) inviter le Conseil à veiller à ce que l'intensification de la production et de l'utilisation de SAF, de LCAF et d'énergies renouvelables ne se cantonne pas à certains États et à certaines régions géographiques mais qu'elle concerne tous les États au titre de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB), afin de leur permettre à tous d'accélérer le rythme de la production de SAF, de LCAF et d'énergies plus propres en élaborant des politiques et des mécanismes nationaux, et dans le respect de leurs circonstances spéciales et capacités respectives (CSCR) ;
- d) considérer que la mise en œuvre effective du LTAG passe nécessairement par des voies différenciées en fonction de la situation propre à chaque pays, ce qui signifie que le suivi et l'établissement de rapports par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant la mise en œuvre du LTAG devraient aussi porter sur le volume de flux d'investissements internationaux qui y sont consacrés, tout en tenant compte de l'engagement pris par l'Organisation en faveur de l'équité compte tenu des CSCR nationales ;
- e) demander instamment aux États et au secteur de l'aviation de continuer à soutenir le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (Programme ACT-SAF) et d'augmenter le nombre d'ateliers régionaux axés sur les solutions que les États peuvent mettre en œuvre, notamment pour comprendre les coûts probables et obtenir une assistance en matière de suivi des émissions de CO₂ de l'aviation internationale en vue de la réalisation du LTAG.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégiques <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Le coût de ces travaux devrait être compris dans le budget du triennat en cours.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 7 octobre 2022) Doc 10178, <i>Rapport de la Réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (HLM-LTAG)</i>, Montréal, 19-22 juillet 2022 Doc 10201, <i>Rapport de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs</i> (CAAF/3), Dubaï, 20-24 novembre 2023 Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale (rapport LTAG) « Evolution of Market-Based Measures and ICAO's Journey to CORSIA », document de l'OACI sur l'évolution des mesures fondées sur le marché et l'expérience de l'OACI dans la mise en place du CORSIA¹

1. INTRODUCTION

1.1 À la 41^e session de l'Assemblée (A-41)² de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), tenue en 2022, les États membres ont adopté un objectif ambitieux mondial collectif à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici à 2050, qui vient s'ajouter à l'objectif de neutralité carbone 2020 (objectif CNG2020) convenu précédemment. Les États et les organisations compétentes se sont engagés à œuvrer par l'intermédiaire de l'OACI à la réalisation du LTAG, tout en tenant compte des circonstances spéciales et des capacités respectives (CSCR) de chaque État.

1.2 Dans la droite ligne du LTAG, l'OACI a également adopté en 2023 un cadre mondial global pour des énergies plus propres pour l'aviation³, qui comprend une Vision consistant à réduire de 5 % les émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici à 2030 en utilisant des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres énergies plus propres pour l'aviation. Le cadre établit la nécessité de mettre en place des activités exhaustives de renforcement des capacités, de soutien à la mise en œuvre et de financement pour aider les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers à progresser davantage sur la voie de la décarbonation de l'aviation.

¹ Évolution des mesures fondées sur le marché et expérience de l'OACI dans la mise en place du CORSIA : [https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/Evolution%20of%20ICAO%20MBMs%20\(Levies\)%20and%20CORSIA_FINAL.pdf](https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/Evolution%20of%20ICAO%20MBMs%20(Levies)%20and%20CORSIA_FINAL.pdf)

² Doc 10184 de l'OACI, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur*, résolution A41-21 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques.

³ Doc 10201 de l'OACI, *Troisième conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs*, « Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation ».

1.3 Le rapport LTAG de l'OACI⁴ et son analyse technique montrent que d'importantes ressources financières seront nécessaires d'ici à 2050 pour que le secteur de l'aviation réalise le LTAG en mettant en œuvre des mesures sectorielles telles que l'amélioration de la technologie et de l'exploitation des aéronefs et l'utilisation de SAF, de LCAF et d'énergies renouvelables. Selon le rapport, les variations régionales les plus importantes sont attendues dans la production et la consommation de carburant. Un nombre limité de scénarios a été élaboré par l'Équipe spéciale sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG-TG) pour rendre compte des ambitions croissantes en matière de technologie des aéronefs, d'exploitation et de carburants (mesures sectorielles), mais il existe des voies multiples susceptibles d'aboutir à des niveaux similaires d'émissions de CO₂. Les coûts et les investissements associés aux trois scénarios sont en grande partie déterminés par les carburants (par ex., les SAF), sachant que les coûts marginaux des carburants (c'est-à-dire le prix de vente minimum des SAF par rapport aux carburateurs classiques) incitent à améliorer le rendement (énergétique) dans le domaine de la technologie des aéronefs et de l'exploitation. Cela nécessitera également des investissements de la part des gouvernements et du secteur. En résumé, l'accès aux ressources financières sera déterminant pour la mise au point et l'utilisation des SAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation, car pour généraliser ces carburants à l'appui du LTAG, il faudra des investissements cumulés d'environ 3 200 milliards USD d'ici à 2050.

2. ANALYSE DES ENJEUX ET PERSPECTIVES DE MISE EN ŒUVRE DU LTAG

2.1 Pour l'Égypte et de nombreux pays en développement, l'enjeu majeur réside dans le fait de commencer à accroître la capacité de production et l'utilisation de SAF. La nécessité de créer des usines de production de carburant complètement nouvelles suppose de nombreux investissements qui représentent un défi de taille et qui peuvent aller au-delà du secteur de l'aviation civile : investissements des gouvernements et des fournisseurs de carburant, coûts et investissements pour les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), et coûts et investissements pour les aéroports afin de mettre en œuvre des mesures d'exploitation.

2.2 L'Égypte a accueilli en 2022 la 27^e session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP27) dans le cadre de la vision de la présidence qui a pour objectif de « passer des négociations à la mise en œuvre ». En effet, afin d'harmoniser les efforts déployés au niveau mondial pour respecter les promesses et les engagements qui ont été faits, il faut joindre le geste à la parole. La COP27 a permis de sensibiliser le public à l'intensification de la production de SAF dans le cadre de la stratégie égyptienne, qui consiste notamment à mettre au point des carburants renouvelables et à moindre émission de carbone et à contribuer à la durabilité et au recyclage de divers déchets, à l'appui de la croissance économique. Différentes mesures ont été prises en ce sens, comme indiqué ci-après.

2.3 L'entreprise égyptienne de recyclage des déchets solides ECARU, Qalaa Holdings et l'entreprise française Axens ont signé le 17 juillet 2023 un protocole de coopération en vue de réaliser des études techniques et économiques pour un projet de production de biocarburant de seconde génération (bioéthanol avancé) et de SAF. Il sera réalisé en deux phases, la première étant la production de bioéthanol avancé et la seconde la production de SAF. Les études réalisées dans le cadre du projet s'inscrivent dans la stratégie égyptienne visant à optimiser l'utilisation des différents types de déchets et à contribuer à la durabilité et au recyclage des déchets, des initiatives favorables à l'économie.

⁴ Site web du rapport sur le LTAG : <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

2.4 Le conglomérat des États-Unis d'Amérique Honeywell envisage de construire une usine de production de SAF à Alexandrie⁵ dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP) avec l'entreprise publique Egyptian Petrochemicals Holding Company et plusieurs entreprises privées locales. Selon un communiqué du Ministère du pétrole datant d'octobre 2023, l'usine devrait produire 120 000 tonnes de carburant par an en utilisant des huiles alimentaires comme matière première. Des études préalables sont en cours.

2.5 Il est primordial de permettre à tous les États d'accélérer le rythme de production des SAF et des LCAF par l'élaboration de politiques et de mécanismes nationaux et dans le respect de leurs CSCR. En attendant, la Vision de l'OACI doit rester collective et conforme à l'étape franchie récemment par l'Organisation. À cette fin, la Commission européenne a annoncé⁶ son soutien au développement des SAF dans le cadre du Programme ACT-SAF de l'OACI. Les fonds serviront à accroître la production de SAF, à mener des études de faisabilité et à aider à la certification de ces carburants. Mis en œuvre par l'OACI et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), le projet mobilise 12 États partenaires, dont l'Égypte.

3. CONCLUSIONS

3.1 L'Égypte soutient pleinement et accueille favorablement l'adoption des accords historiques de l'OACI, notamment le LTAG, qui renforce le rôle de chef de file de l'Organisation sur les questions relatives à l'aviation internationale et au changement climatique. Elle constate que l'OACI joue depuis longtemps un rôle moteur concernant les questions d'aviation civile internationale liées à l'environnement, en particulier les émissions de gaz à effet de serre (GES), pour lesquelles elle est le seul organe compétent, tout en respectant son engagement en faveur de l'équité conformément aux CSCR de chaque État.

3.2 L'Égypte salue l'ensemble des efforts déployés par les gouvernements des États donateurs, les organisations non gouvernementales et internationales, les instituts de recherche, les institutions financières, l'EASA, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), ainsi que la mobilisation inlassable de l'OACI et de ses États membres, en particulier par l'intermédiaire du Programme ACT-SAF. Elle insiste sur la nécessité de prendre appui sur les principes directeurs pour soutenir l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'Organisation en ce qui concerne la mise au point, la production et la généralisation de SAF et de LCAF dans le cadre mondial de l'OACI pour qu'ils soient disponibles dans toutes les régions, en particulier dans les États en développement, d'une manière qui soit à la fois compatible avec l'objectif ambitieux collectif et proportionnelle aux CSCR nationales, c'est-à-dire sans imposer d'obligations à tel ou tel État. L'Égypte met aussi en avant la nécessité de veiller à ce que le secteur de l'aviation n'en pâtisse pas, en particulier dans les pays en développement. Cet objectif devrait être atteint grâce à un solide renforcement des institutions axé sur trois axes principaux : i) l'accès à un financement proportionnel, ii) le transfert de science et de technologie, et iii) l'assistance et le renforcement des capacités.

3.3 Ces trois grands axes sont déterminants et constituent une condition essentielle, à la hauteur de l'ambition dont il faut faire preuve pour atteindre la neutralité carbone tout en respectant les CSCR et la situation de chaque État. Il pourrait aussi être nécessaire d'accélérer la mise en place du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI en tant que catalyseur de progrès sur tous les aspects du programme mondial d'action climatique pour de nombreux États qui sont fermement déterminés à respecter leurs engagements en mettant en œuvre des mesures en faveur du climat et en revoyant l'ambition

⁵ <https://www.icao.int/environmental-protection/SAF/Pages/Production-Facilities.aspx>

⁶ <https://www2023.icao.int/Newsroom/Pages/Decarbonizing-aviation-European-Commission-to-support-development-of-sustainable-aviation-fuels-around-the-world.aspx>

à la hausse. L'écosystème du financement de l'action climatique comporte plusieurs aspects, notamment les financements novateurs et mixtes et des outils, politiques et instruments financiers susceptibles d'améliorer l'accès aux financements, d'accroître les montants et de contribuer à la transition envisagée, par exemple le mécanisme d'allègement de la dette en contrepartie de l'adoption de mesures favorables à l'environnement.

— FIN —