



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation

ACTIVITÉS DE L'AVIATION D'AFFAIRES RELATIVES À L'UTILISATION DE CARBURANTS AVIATION DURABLES

[Note présentée par le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Soucieux d'atteindre les objectifs exposés dans le document « Business Aviation Commitment on Climate Change » (Engagement de l'aviation d'affaires relatif aux changements climatiques), les membres du secteur de l'aviation d'affaires ont lancé une initiative visant à promouvoir l'utilisation de carburants d'aviation durables (CAD), une technologie importante qui aidera le secteur à atteindre son ambitieux objectif à long terme visant à réduire de moitié ses émissions de carbone comparativement au niveau de 2005 d'ici à 2050. Une série d'activités d'information et de démonstration, combinées à la publication d'un guide d'utilisation pour les exploitants, ont été tenues dans le but d'accroître la compréhension des CAD et la sensibilisation à leur mise au point afin d'en stimuler la production et leur adoption par les exploitants d'avions d'affaires.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître et à soutenir les efforts déployés par le secteur de l'aviation d'affaires dans le but d'accroître la sensibilisation aux CAD et à encourager une augmentation de leur production et de leur utilisation ;
- b) à demander à l'OACI de favoriser l'élaboration et la mise en œuvre par les États membres de politiques appropriées, y compris des mesures d'incitation, afin de stimuler : i) la production et le mélange de CAD en plus grandes quantités; ii) la consommation de CAD par les exploitants d'avions d'affaires, dans le but de permettre à l'aviation d'affaires de réaliser des progrès considérables vers l'atteinte de son ambitieux objectif de réduction des émissions de carbone.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail est liée à l'Objectif stratégique — <i>Protection de l'environnement.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IBAC.

<i>Références :</i>	<ul style="list-style-type: none">● Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016)● The Business Aviation Commitment on Climate Change● The Business Aviation Commitment on Climate Change – update● Business Aviation Guide on Sustainable Aviation Fuel● https://www.futureofsustainablefuel.com/
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 En 2009, la communauté de l'aviation d'affaires², sous l'égide du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et de l'Association des constructeurs de l'aviation générale (GAMA), qui représentent des exploitants d'avions d'affaires, des fabricants de turboréacteurs à double flux et des fournisseurs de services, a publié le document « Business Aviation Commitment on Climate Change » (BACCC — Engagement de l'aviation d'affaires relatif aux changements climatiques [en anglais seulement]). Cet énoncé d'engagement établit trois objectifs clés pour réduire l'impact de l'aviation d'affaires sur les changements climatiques : améliorer l'efficacité énergétique de 2 % par année de 2010 à 2020, parvenir à un état de croissance carboneutre à compter de 2020 et réduire de moitié les émissions de CO₂ comparativement au niveau de 2005 d'ici à 2050.

1.2 Ces objectifs seront atteints à l'aide de quatre mécanismes clés : la mise au point de nouvelles technologies, y compris les carburants d'aviation durables (CAD), l'amélioration des infrastructures, l'augmentation de l'efficacité des activités d'exploitation et la mise en œuvre de mesures fondées sur les marchés.

1.3 Dans une mise à jour du document BACCC publiée par l'IBAC et la GAMA avant la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, le secteur de l'aviation d'affaires a exposé à l'aide d'études de cas les différentes activités qu'il a entreprises afin de relever les défis décrits dans son document d'engagement original de 2009, parmi lesquelles figurait l'adoption rapide des CAD par un fabricant d'équipement d'origine (FEO).

2. AVIATION D'AFFAIRES ET CARBURANTS AVIATION DURABLES

2.1 À la suite de la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, le secteur de l'aviation d'affaires a lancé des initiatives afin d'accroître la sensibilisation aux carburants d'aviation durables et à en stimuler la production et l'adoption par l'industrie.

2.2 L'activité initiale du secteur a consisté en un vaste processus de consultation afin d'évaluer le degré de compréhension des CAD et les moyens par lesquels les membres du secteur de l'aviation d'affaires pourraient accroître leur utilisation de ce type de carburants afin de soutenir la réalisation des objectifs du BACCC. L'une des constatations clés de la consultation concernait la nécessité de lancer un processus fondamental d'information visant à augmenter la sensibilisation aux CAD et à promouvoir leur acceptation dans le secteur.

² Le secteur de l'aviation d'affaires est constitué des exploitants internationaux d'aviation générale qui utilisent des avions à des fins commerciales (c.-à-d. exploitants propriétaires et exploitants d'entreprise) ainsi que de certains exploitants considérés comme des transporteurs aériens commerciaux internationaux (entreprises offrant des services de vols nolisés à la demande).

2.3 Au terme de ce processus de consultation, plusieurs associations d'aviation d'affaires ont constaté la nécessité d'atteindre le plus vaste auditoire possible à l'échelle du secteur et ont formé une coalition dans le but de fournir de l'information sur les carburants aviation durables à l'ensemble de la communauté de l'aviation d'affaires, y compris les exploitants, les fournisseurs de services, les gestionnaires d'aéroports d'aviation générale et les centres de services aéronautiques, afin d'étendre l'utilisation des CAD à l'aide de divers mécanismes.

2.4 Cette coalition regroupe l'IBAC, la GAMA, la National Business Aviation Association (NBAA), l'Association européenne d'aviation d'affaires (EBAA) et la National Air Transportation Association (NATA). Depuis sa création, cette coalition élargit sa portée pour inclure des FEO, des fournisseurs de carburant aviation Jet-A et Jet-A1 et des fournisseurs de CAD.

2.5 Avec le soutien et l'intérêt du Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG) et de la Commercial Aviation Alternative Fuel Initiative (CAAFI), la coalition a élaboré le document « Business Aviation Guide on SAF » (Guide sur les CAD pour l'aviation d'affaires [en anglais seulement]). Ce guide exhaustif, conçu spécifiquement pour les exploitants d'avions d'affaires et les centres de services aéronautiques, vise à répondre aux préoccupations des exploitants relatives aux CAB, et à les démystifier aux yeux des exploitants qui souhaitent les utiliser et des centres de services qui veulent les offrir. Le guide est appuyé par un site Web spécialisé qui offre des ressources supplémentaires et de l'information additionnelle sur les CAB. Le guide a été lancé en mai 2018 lors du Salon européen de l'aviation d'affaires (EBACE) de Genève, où les dirigeants de la coalition ont également publié une déclaration dans laquelle ils s'engagent publiquement à collaborer dans le but de faire progresser la mise au point des CAB dans le secteur.

2.6 À la suite du lancement du guide, la coalition a commencé à organiser et à animer des activités de démonstration des CAD. Le premier de ces événements a eu lieu en janvier 2019 à l'aéroport Van Nuys (KVNy) de Los Angeles, aux États-Unis. Cet aéroport est l'un des centres d'aviation générale les plus achalandés au monde, avec plus de 231 000 opérations annuelles de soutien comblant divers besoins liés à l'aviation privée, publique et gouvernementale. Des dirigeants locaux de la société civile et des intervenants de l'industrie se sont joints aux représentants de la coalition pour leur manifester leur appui. Trois vols de démonstration à l'intention des représentants des médias ont eu lieu durant l'activité, et plus de 200 exploitants ont utilisé les CAD disponibles durant la journée.

2.7 La deuxième activité a eu lieu à l'aéroport TAG Farnborough (EGLF), situé à l'extérieur de Londres, au Royaume-Uni, le 19 mai 2019, à la veille du salon EBACE 2019. Elle consistait à l'avitaillement d'aéronefs qui devaient s'envoler vers Genève afin de figurer dans l'exposition statique lors du salon EBACE. Dans le but de compléter l'activité de Farnborough, la coalition a aussi pris des dispositions afin que des CAD soient offerts dans trois autres sites stratégiques pour les avions en route vers Genève : l'aéroport de Caen – Carpiquet (LFRK), en France, l'aéroport Arlanda de Stockholm (ESSA), en Suède, et l'aéroport Republic (KFRG), à l'extérieur de New York. À la suite de ces efforts, 27 avions ont utilisé des CAD durant leur vol vers Genève afin de prendre part à l'exposition statique.

2.8 Ces deux activités en 2019 étaient principalement motivées par le désir de la coalition d'appuyer la réalisation de l'objectif de formation du guide sur les CAD par un plus vaste processus d'information. À cette fin, des groupes d'experts ont participé à chaque activité de démonstration et au salon EBACE 2019 pour démystifier l'utilisation des CAD auprès des exploitants d'avions d'affaires. Des spécialistes de l'industrie représentant des exploitants, des FEO ainsi que des producteurs et des fournisseurs de carburants ont participé à des discussions, et ont répondu aux questions et interagi directement avec des utilisateurs d'aéronefs, des représentants d'entreprises de gestion de flottes d'avions, des FEO, des autorités de l'industrie et des représentants des médias.

3. DÉFIS ET PROCHAINES ÉTAPES

3.1 Le secteur de l'aviation d'affaires et la coalition pour le CAD continueront d'organiser des activités de démonstration, de rechercher des occasions d'élargir la compréhension et la formation sur l'utilisation des CAD, et de trouver des sources d'approvisionnement en CAD là où les exploitants en ont besoin.

3.2 Ces activités de démonstration et l'utilisation des CAD dans le secteur de l'aviation d'affaires soulèvent toutefois des défis, y compris l'approvisionnement insuffisant en CAD à des prix raisonnables comparativement au prix des carburants d'aviation classiques. L'IBAC reconnaît le soutien fourni par l'OACI à l'enjeu vital que représente la durabilité et à la mise en œuvre d'un ensemble de mesures comprenant un accent plus marqué sur les CAD. Cependant, les politiques et les mesures d'incitation mises en œuvre par les gouvernements nationaux afin de stimuler la production de CAD joueront un rôle essentiel pour faire véritablement démarrer la production et la consommation de CAD, les propulser à des niveaux qui assureront la rentabilité de la fabrication et la consommation de ces produits et en faire des options de remplacement significatives sur le plan de l'environnement.

3.3 Comme c'est le cas pour les lignes aériennes commerciales, la mise en œuvre des CAD dans le domaine de l'aviation d'affaires soulève des difficultés en temps réel, des faibles niveaux de production jusqu'aux coûts d'exploitation plus élevés, dans un secteur déjà aux prises avec de faibles marges de bénéfice. De plus, les exploitants d'avions d'affaires doivent composer avec les problèmes liés à la disponibilité géographique des CAD, étant donné qu'ils tendent à offrir leurs services dans des zones plus éloignées et moins bien soutenues. Des mesures d'incitation ciblant le coût des produits et les installations dans les infrastructures contribueraient directement à résoudre ces problèmes centraux et permettraient à la vaste communauté de l'aviation d'affaires, qui compte une flotte mondiale de plus de 22 000 avions à turboréacteurs à double flux en service partout dans le monde, de profiter pleinement des avantages des CAD.

3.4 À l'avenir, le soutien fourni par l'OACI et les États membres constituera un facteur clé dans l'atténuation de la dépendance de l'industrie de l'aviation envers les carburants fossiles et de la minimisation des émissions de CO₂, tout en soutenant la capacité du secteur de l'aviation d'affaires de réaliser ses engagements relatifs à la réduction de sa contribution aux changements climatiques.