



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

PROMOTION D'UN CADRE RÉGLEMENTAIRE GLOBAL POUR LA MISE AU POINT DE CARBURANTS D'AVIATION DURABLES

[Note présentée par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)² et l'IATA et appuyée par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Chili, Cuba, le Panama, le Paraguay, la République dominicaine et l'Uruguay³]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La protection de l'aviation est l'un des objectifs stratégiques de l'OACI qui consiste en différentes initiatives de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, conformément aux objectifs de développement durable des Nations Unies.

Il convient de rappeler que la 38^e Assemblée a pour la première fois manifesté son appui à l'utilisation des carburants d'aviation alternatifs, en particulier les carburants interchangeableables, comme moyen d'atténuation des émissions de l'aviation internationale comme l'a établi la résolution A38-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*. Il n'est pas anodin que cet appui ait été réitéré au paragraphe 2.2 du récent rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, publié en mars 2022.

Il faut aussi rappeler que la première Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/1), tenue en 2009, a créé le Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF). Cette création faisait suite à la démonstration de la faisabilité technique des carburants d'aviation alternatifs interchangeableables qui soulignait la reconnaissance de la nécessité d'introduire des politiques appropriées et des incitations pour l'utilisation de ce type de carburant.

La deuxième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants d'aviation alternatifs (CAAF/2), qui a eu lieu en octobre 2017, a adopté des recommandations et un mécanisme de déclaration présentant la *Vision 2050 de l'OACI sur les carburants d'aviation durables* en tant que moyen évolutif pour permettre aux SAF de devenir une proportion importante des carburants utilisés à l'horizon 2050.

¹ Version espagnole fournie par la COCESNA.

² Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

³ États membres de la CLAC.

L'objectif est de créer une perspective de marché à long terme, tout en reconnaissant la nécessité de mettre au point ces carburants et de les utiliser de manière techniquement et économiquement réalisable et acceptable sur les plans social et environnemental. Il est aussi clair qu'il faut élargir l'harmonisation et créer des incitations pour une recherche approfondie et l'utilisation des SAF par les parties prenantes de l'aviation civile internationale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) remercier les États membres de l'OACI et le CAEP, les divers groupes d'experts sur l'environnement et les changements climatiques de la Direction de l'environnement de l'OACI, ainsi que les équipes spéciales du secteur de l'aviation internationale pour leurs efforts visant à opérer la transition énergétique pour la durabilité économique, sociale et environnementale de l'aviation ;
- b) demander au Conseil de l'OACI de continuer à soutenir, dans le cadre des structures internes compétentes, les propositions techniques pour la mise en place d'un cadre mondial global des politiques et des pratiques recommandées sur les carburants d'aviation durables (SAF) en vue de les présenter à la 41^e Assemblée pour approbation. L'objectif est de permettre aux États membres d'élaborer un cadre réglementaire et un plan de mise en œuvre en tant que mesure prioritaire pour atteindre les objectifs environnementaux de l'objectif ambitieux à long terme ;
- c) demander à la Direction de la coopération technique (TCB) de trouver les ressources techniques et économiques à travers des fonds mondiaux pour l'environnement et les changements climatiques afin de financer les plans et les programmes nationaux, pour un transfert efficace des technologies qui rendra possible la transition vers les SAF.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Des ressources financières supplémentaires seront nécessaires pour la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI.
<i>Références :</i>	Résolution A38-18 — <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'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) encourage les États membres et le secteur de l'aviation à promouvoir et harmoniser les initiatives pour la mise au point de carburants d'aviation durables (SAF). À la 38^e Assemblée de l'OACI, la résolution A38-18 a été adoptée, et souligne que la production des SAF nécessite l'introduction de politiques appropriées et d'incitations pour créer une perspective de marché à long terme.

1.2 Dans cette résolution, l'OACI demande aux États membres d'instaurer une approche coordonnée au sein de leurs administrations nationales pour élaborer des mesures. Les administrations de plusieurs États membres ont élaboré ou élaborent actuellement plusieurs instruments pour soutenir le déploiement et l'utilisation des SAF.

1.3 On s'attend à ce que les autorités de l'aviation dans le monde élaborent des cadres réglementaires et des exigences avec des objectifs similaires. Sans une approche harmonisée, on risque de se retrouver avec une multitude d'exigences et de règlements différents susceptibles de créer des fardeaux économiques et administratifs affectant la compétitivité du secteur de l'aviation.

1.4 Il faut rappeler que la première Conférence de l'OACI sur les carburants d'aviation alternatifs (CAAF/1) a créé un Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF), ce qui a permis des avancées comme les nouvelles méthodes de certification des SAF et une augmentation du nombre d'aéroports qui distribuent régulièrement ces carburants

1.5 La deuxième Conférence de l'OACI sur les carburants d'aviation alternatifs (CAAF/2) tenue en octobre 2017 a formulé des recommandations et une déclaration énonçant la Vision de la l'OACI sur les carburants d'aviation alternatifs pour 2050. Pour réaliser cette vision, il faut déterminer les diverses phases de mise en œuvre et de déploiement, et créer un cadre réglementaire.

2. ANALYSE

2.1 Actuellement, les SAF produits à partir de la biomasse renouvelable peuvent servir de carburant de remplacement interchangeable, ce qui signifie que les avions n'ont pas besoin d'être reconvertis pour les utiliser, et qu'on peut les mélanger avec les carburants fossiles classiques. Certains experts⁴ estiment qu'actuellement, les SAF et les mesures basées sur le marché (MBM) sont les seules options de réduction des émissions de CO₂ à long terme. Compte tenu de la densité énergétique nécessaire et des mécanismes de vol, les carburants liquides sont la seule option réaliste pour l'aviation commerciale. Malgré les critiques qui soulignent les nombreux inconvénients des SAF, ces carburants présentent des avantages pour le secteur de l'aviation d'un point de vue économique (exposition réduite aux fluctuations des prix pétroliers), de l'efficacité (densité énergétique), de l'environnement (jusqu'à 80 % de réduction des émissions) et du bien commun (création d'emplois directs et indirects)

2.2. Dans son rapport intitulé *Waypoint 2050*, le Groupe d'action du transport aérien (ATAG) indique qu'il est possible de réaliser les objectifs de neutralité carbone fixés en 2013 si on respecte la résolution A38-18 de l'OACI. Toutefois, cela dépend de notre action collective et non uniquement des parties prenantes de l'aviation, mais aussi des gouvernements, des chercheurs et de l'industrie énergétique. Ce rapport conclut que les gouvernements devront prendre des mesures concrètes d'incitation ou pour investir dans la mise au point des SAF, et que le meilleur moyen d'atteindre et de dépasser l'objectif fixé par l'industrie à l'horizon 2050 est d'assurer l'expansion mondiale rapide des SAF et d'autres nouvelles

⁴ Rapport *Waypoint 2050* : https://aviationbenefits.org/media/167187/w2050_full.pdf.

sources d'énergie. Le rapport conclut qu'entre 330 et 445 millions de tonnes de SAF seront nécessaires d'ici 2050.

2.3 Aujourd'hui, moins de 0,1 % des carburants utilisés dans l'aviation sont dérivés des SAF. Pour atteindre une masse critique, les experts estiment que la production des SAF doit atteindre 2 % en 2025, pour ensuite augmenter rapidement. Il est probable que ce niveau soit le point d'inflexion où la baisse des prix des SAF va dopper considérablement la production. Cependant, pour franchir ce seuil de 2 %, il faudra l'appui des gouvernements et des administrations.

2.4 Il est essentiel pour l'OACI en tant que principal régulateur de l'aviation civile internationale de poursuivre les efforts d'élaboration d'un cadre réglementaire global pour stimuler les États et les secteurs qui participent à la mise au point des SAF. Malgré les grands efforts des États et de l'industrie, très peu a été fait pour atteindre les objectifs fixés dans le rapport sur la faisabilité de l'objectif ambitieux à long terme présenté lors des Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD) en mars/avril 2022.

2.5 Certains États de notre région ont accompli des progrès notables sur les SAF grâce aux ressources naturelles, à la diversité des matières premières et aux nouvelles technologies disponibles. C'est pourquoi nous estimons que les pays d'Amérique latine et des Caraïbes ont un énorme potentiel pour mettre en place une industrie des SAF qui aidera les États dans leur développement économique. Par conséquent, plusieurs pays de la Région promeuvent et mettent en œuvre des politiques pour la production de SAF dans le futur. Si ces politiques sont élaborées de manière durable sur les plans environnemental, social et économique, elles constitueront une occasion pour le développement local et la diversification des matrices énergétiques locales et nationales. Dans d'autres parties du monde, les SAF sont devenus fort utiles pour les gouvernements, les investisseurs privés, les agriculteurs et le grand public, surtout pour leur contribution à potentielle la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

2.6 Nous saluons le travail accompli par l'OACI et ses États membres, les commissions régionales et l'IATA comme en témoigne l'engagement en faveur de l'objectif de *réduction à zéro des émissions nettes de CO₂ d'ici 2050*, qui a pour ambition de réduire les émissions de l'ordre de 65 % grâce aux SAF. Cela nécessitera certainement une étroite coordination entre les parties prenantes dans le cadre de politiques et de pratiques recommandées.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les SAF offrent une occasion importante aux États du monde entier et à la Région Amérique latine de créer, à moyen et à long termes, des entreprises très rentables sur les plans économique, social et environnemental. Toutefois, cela exige que l'OACI participe à la mise en place d'une architecture de politiques et de pratiques recommandées comprenant au moins certains des éléments suivants :

- a) promotion du recours aux fonds mondiaux pour l'environnement et le climat pour fournir les ressources économiques et technologiques qui permettent la réalisation des objectifs ambitieux en matière environnementale à travers la transition énergétique ;
- b) élaboration d'un cadre de politiques et de pratiques recommandées qui donne aux investisseurs potentiels la certitude et la confiance nécessaires pour le financement des infrastructures de recherche et de production dans les États ;
- c) conception d'un système de multiplicateurs pour accroître les investissements qui sont en train d'être effectués, ainsi que des certificats de prévention de la pollution due à l'aviation internationale, afin de stimuler la recherche et les investissements dans ce domaine et garantir les bienfaits sociaux, environnementaux et économiques;

- d) appui aux États membres pour le renforcement des capacités et la formation sur les questions liées à l'utilisation et aux avantages des SAF.

— FIN —