



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

AMÉLIORER LA DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE : IMPORTANCE DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES

[Présenté par Partenaires internationaux pour le développement,
l'innovation et la durabilité de l'aviation (iPADIS)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La réalisation de l'objectif ambitieux de maintenir à moyen terme les émissions nettes mondiales de carbone de l'aviation internationale à partir de 2020 au même niveau et de l'objectif ambitieux à long terme proposé (LTAG) de zéro émission nette de carbone d'ici 2050 nécessite une réduction et une élimination rapides des émissions au sein du secteur. Les carburants d'aviation durables (SAF) offrent peut-être le meilleur potentiel pour répondre au LTAG dans un avenir rapproché.

Les SAF sont un moyen prometteur pour les États, en particulier les pays en développement, de diversifier leur économie, d'élargir leurs connaissances et leurs compétences techniques et de faire progresser le développement technologique national tout en contribuant efficacement à la réduction des émissions de l'aviation. Toutefois, le développement et le déploiement rapides des SAF exigent une volonté politique, des politiques habilitantes et des incitations économiques de la part des gouvernements.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de l'information contenue dans le présent document ;
- b) exhorter l'OACI, les États membres, les organisations régionales et l'industrie de l'aviation à accorder une plus grande priorité au développement et au déploiement des SAF ; élaborer et harmoniser des politiques mondiales, régionales et nationales en matière de SAF ; collaborer avec des organisations non gouvernementales et de la société civile afin de sensibiliser les gouvernements et les sociétés aux avantages des SAF ; et
- c) demander à l'OACI de renforcer sa collaboration avec les États donateurs, les partenaires au développement, les institutions financières, les producteurs et les distributeurs de SAF et autres parties prenantes concernées afin de faciliter le renforcement des capacités, l'accès au financement et le transfert de technologie pour permettre aux États de développer leur industrie des SAF, notamment par le biais de partenariats publics et privés et de coentreprises.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail porte sur l'objectif stratégique — <i>Protection de l'environnement.</i>
---------------------------------	--

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par iPADIS.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans cette note de travail devraient être entreprises à partir des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2023-2025 et/ou des contributions extrabudgétaires, comme l'indique le Plan d'activités de l'OACI pour la période 2023-2025.
<i>Références :</i>	A41-WP/369, <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 Les changements climatiques représentent un défi existentiel pour notre planète et chaque nation et chaque secteur économique mondial doit faire sa part pour limiter l'impact des émissions de gaz à effet de serre sur le climat. Un objectif clé d'iPADIS est donc la promotion du développement durable de l'aviation et une plaidoirie en faveur de la durabilité environnementale et la réduction de l'impact négatif de la croissance de l'aviation sur les changements climatiques.

1.2 Alors que l'industrie de l'aviation se remet de l'impact de la pandémie de la COVID-19, la contribution du transport aérien aux émissions mondiales de carbone et son impact négatif sur les changements climatiques devraient à nouveau augmenter. iPADIS salue donc le leadership soutenu de l'OACI et l'accent mis sur les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale d'améliorer l'efficacité énergétique de 2 pour cent par an et un objectif global collectif à moyen terme de maintenir les émissions nettes mondiales de carbone de l'aviation internationale à partir de 2020 au même niveau.

1.3 iPADIS soutient en outre l'examen par cette Assemblée d'un objectif collectif ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale d'émissions nettes de carbone nulles d'ici 2050, tel qu'indiqué dans A41-WP/369, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — changements climatiques*

2. ANALYSE

2.1 L'aviation est un moteur clé du commerce mondial et du tourisme et un contributeur direct et indirect majeur au produit intérieur brut (PIB) des pays. L'accès continu aux avantages socioéconomiques de l'aviation est important pour toutes les nations et tous les peuples du monde. Pour les pays en développement tels que les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PAYSL), par exemple, la connectivité offerte par le transport aérien est une condition existentielle pour leur prospérité et leur intégration socio-économique dans le monde et, en fin de compte, la réalisation de leurs objectifs de développement durable (ODD). Cependant, la plupart des PEID et des PAYSL sont également très vulnérables à l'élévation du niveau des océans, aux inondations, à l'érosion des sols, aux vagues de chaleur caniculaires, aux sécheresses, à la désertification et à d'autres conséquences du réchauffement climatique.

2.2 Le Conseil de l'OACI, avec l'appui de ses organes techniques et du Secrétariat, a entrepris un travail considérable dans tous les aspects du panier de mesures visant à lutter contre les changements climatiques, y compris les normes technologiques relatives aux émissions de CO² des aéronefs ; les améliorations opérationnelles; les carburants d'aviation durables (SAF) et la mise en œuvre du Système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

2.3 Le succès des efforts de l'OACI en matière de protection de l'environnement dépend en fin de compte d'une coopération mondiale où aucun pays n'est laissé pour compte dans l'accès équitable à la participation au transport aérien et au développement de son secteur de l'aviation civile et où

chaque État membre de l'OACI est encouragé et soutenu à contribuer à la réalisation des objectifs environnementaux mondiaux.

2.4 iPADIS salue la recherche et le développement en cours d'un système de propulsion zéro émission utilisant des sources d'énergie innovantes dans le transport aérien telles que l'hydrogène et l'électricité renouvelable. iPADIS se félicite également de l'accent mis actuellement sur la promotion des technologies de carburant d'aviation à faible teneur en carbone (LCAF). Cependant, iPADIS estime que les SAF offrent le meilleur potentiel pour rencontrer le LTAG dans un avenir immédiat.

2.5 Tout d'abord, la sécurité des vols utilisant les SAF a été démontrée. Deuxièmement, en tant que secteur émergent, les SAF offrent des possibilités plus larges et réalisables pour les nouveaux entrants. Les SAF sont un moyen encourageant pour les États, en particulier les pays en développement, de diversifier leur économie, d'élargir leurs connaissances et leurs compétences techniques et de faire progresser leur développement technologique tout en contribuant efficacement à la réduction des émissions de l'aviation et à la réalisation du LTAG. Si le LCAF est un fruit à portée de main pour les économies en développement et émergentes dotées d'industries pétrolières et gazières robustes, les SAF devraient intéresser en particulier les pays non producteurs de pétrole.

2.6 Des préoccupations sont souvent exprimées concernant l'impact des SAF sur la sécurité alimentaire découlant de l'utilisation de terres arables pour cultiver certaines matières premières à base de cultures ainsi que de la protection de la biodiversité. Cependant, il existe maintenant de nombreuses voies de conversion de combustibles éprouvées basées sur une grande variété d'autres matières premières, y compris les cultures non alimentaires, les résidus agricoles et la biomasse, les lipides résiduels, les déchets municipaux et industriels. De nombreuses matières premières sont mieux cultivées sur des terres arides en jachère qui, autrement, ne sont pas bonnes pour la production agricole.

2.7 Plusieurs études de faisabilité ont démontré que la plupart des États membres de l'OACI peuvent participer et bénéficier de l'élaboration et du déploiement des SAF d'une manière socialement responsable et écologique, y compris dans la production de matières premières et le raffinage, le stockage et la distribution des SAF. Ce qu'il faut de la part de tout gouvernement pour bénéficier du secteur émergent des SAF, c'est une volonté politique ainsi que des politiques habilitantes et des incitations économiques.

3. CONCLUSION

3.1 iPADIS exhorte l'OACI, les États membres et l'industrie de l'aviation à accorder une plus grande priorité au développement et au déploiement des SAF. L'OACI et les organisations régionales devraient intensifier leurs engagements de haut niveau en faveur de l'élaboration de politiques mondiales, régionales et nationales harmonisées en matière des SAF. À cet égard, la collaboration avec les organisations non gouvernementales et de la société civile sera extrêmement utile pour sensibiliser les gouvernements et les sociétés aux avantages des SAF.

3.2 Étant donné que le transport aérien est un utilisateur des SAF, une collaboration efficace avec d'autres secteurs pertinents pour la production et la distribution mondiale des SAF est d'une importance cruciale. L'OACI devrait collaborer avec les États donateurs, les institutions financières et les partenaires de développement pour faciliter le renforcement des capacités, l'accès au financement et le transfert de technologie pour les États en développement. Les États devraient se prévaloir des nombreuses sources de financement vert disponibles, des partenariats publics et privés et des coentreprises pour développer leur industrie des SAF.