



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

#### CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (SAF) – FINANCEMENT ET TRANSFERT DE TECHNOLOGIE POUR LES ÉTATS EN DÉVELOPPEMENT

(Note présentée par la République dominicaine)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En 2018, la République dominicaine a publié la troisième édition de son plan d'action pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale, au titre de l'objectif stratégique *Protection de l'environnement*. L'État a aussi mis sur pied une équipe spéciale chargée de la recherche dans le domaine des carburants alternatifs, et il a publié une étude de faisabilité sur l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF), d'après laquelle la canne à sucre constitue une solution viable pour une production durable à l'aide des procédés technologiques SIP et ATJ.

Dans sa résolution A40-18 adoptée à sa 40<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI demande au Conseil de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés. La résolution fait aussi référence aux capacités dans le domaine de la recherche et des technologies, aux programmes de certification, aux cadres de réglementation et à la coopération avec d'autres initiatives internationales pertinentes.

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

- a) prendre acte des informations contenues dans la présente note ;
- b) constater les progrès accomplis par la République dominicaine en matière de protection de l'environnement ainsi que les initiatives visant à se conformer aux normes de l'OACI ;
- c) demander au Conseil de mettre au point des mécanismes intégrés facilitant le partage des informations et des meilleures pratiques entre les acteurs du secteur, les institutions financières et les organisations internationales ;
- d) demander au Conseil d'encourager les partenariats et les politiques favorisant le début d'une transition vers l'utilisation de carburants d'aviation durables ;
- e) demander au Conseil de promouvoir des mesures concrètes afin que les États membres de l'OACI aient accès au financement et au transfert de technologie.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique – <i>Protection de l'environnement</i> .
---------------------------------	---

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par la République dominicaine.

<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 16, volume IV — <i>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)</i> Résolution A40-18 — <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> Plan d'action de la République dominicaine pour la réduction des émissions de CO <sub>2</sub> de l'aviation civile internationale, 3 <sup>e</sup> édition Étude de faisabilité réalisée par la République dominicaine sur l'utilisation de carburants d'aviation durables Doc 10178 de l'OACI – <i>Réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 En 2018, au titre de l'objectif stratégique *Protection de l'environnement*, la République dominicaine a publié la troisième édition de son plan d'action pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale et elle a mis sur pied l'équipe spéciale n° 6, chargée de la recherche dans le domaine des carburants alternatifs.

1.2 La même année, les résultats de l'étude de faisabilité sur l'utilisation de carburants d'aviation durables ont été publiés. Ils montrent que la République dominicaine pourrait exploiter ses ressources importantes en canne à sucre aux fins d'une production durable à l'aide des procédés technologiques SIP et ATJ. Les auteurs de l'étude présentent plusieurs scénarios fondés sur le recours à ces technologies.

1.3 Les hydrocarbures étant soumis à une réglementation stricte en République dominicaine, il est relativement simple d'imposer aux fournisseurs de carburant une obligation de mélange pouvant garantir la demande et justifier l'installation d'une bioraffinerie dans le pays. L'étude de faisabilité susmentionnée montre qu'un modèle de ce type peut être économiquement viable et générer des retombées économiques et sociales positives dans les zones rurales pauvres.

## 2. ANALYSE

2.1 Comme il est décrit dans l'Annexe 16<sup>2</sup>, du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au 31 décembre 2035, les obligations de compensation s'appliquent aux exploitants d'aéronefs effectuant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, entre des États énumérés dans le document de l'OACI intitulé « États du CORSA pour les paires d'États du Chapitre 3 ».

2.1.1 Dans sa résolution A40-18, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*, au paragraphe 25, l'Assemblée demande au Conseil : d) de travailler avec les institutions financières

---

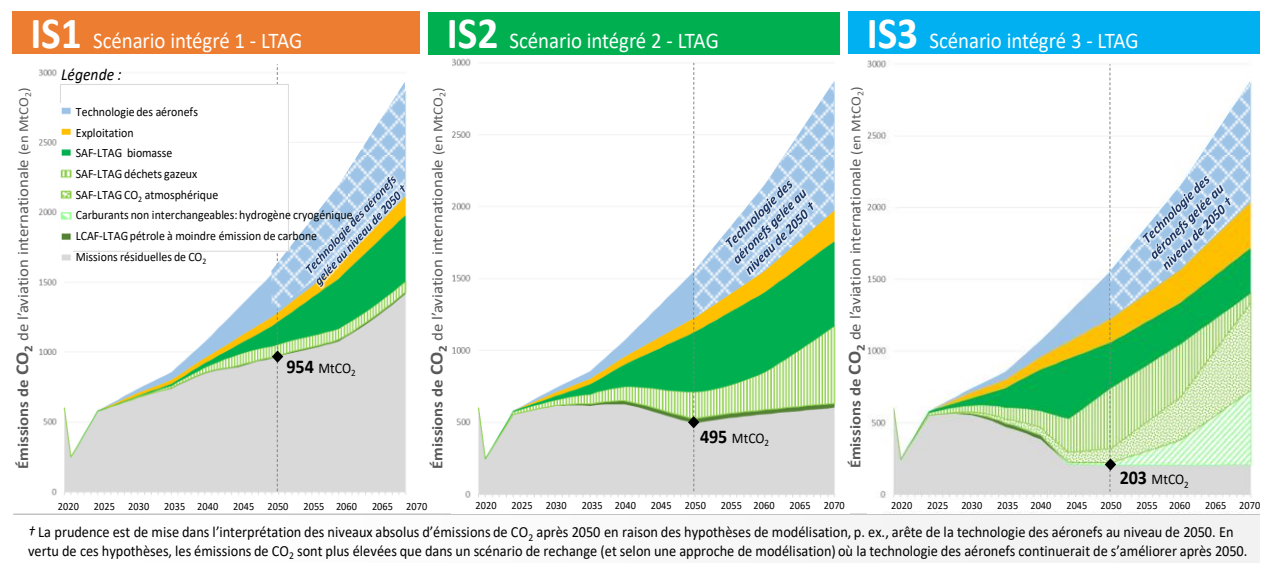
<sup>2</sup> Annexe 16, *Protection de l'environnement*, volume IV, chapitre 3, § 3.1 – *Applicabilité des exigences de compensation des émissions de CO<sub>2</sub>*, p. 35.

à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ; e) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ; et f) de poursuivre un processus bilan afin d'évaluer continuellement les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de carburants d'aviation durables, y compris l'organisation régulière de séminaires et d'ateliers, en prévision de la tenue de la Conférence CAAF/3 au plus tard en 2025, en vue d'actualiser la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050 afin d'y inclure une proportion quantifiée de carburant d'aviation durable à utiliser d'ici 2050.

2.2 Dans ce contexte, en 2016, la République dominicaine a signé la Déclaration de Punta Cana afin de faciliter la mise au point et l'utilisation de carburants d'aviation durables et de permettre le développement durable du secteur à l'aide d'une feuille de route. En 2019, le Ministère dominicain de l'industrie et du commerce a souscrit à la Déclaration.

2.3 La République dominicaine a confirmé qu'elle pouvait produire du carburant d'aviation durable à base de canne à sucre dans l'étude de faisabilité de 2018 susmentionnée, financée par l'OACI et par l'Union européenne.

2.4 Dans le rapport de la Réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, les analyses de l'équipe spéciale LTAG-TG attestent de la robustesse des hypothèses et des évaluations relatives à l'objectif ambitieux à long terme (LTAG). Si l'on peut atteindre des niveaux similaires d'émissions de CO<sub>2</sub> par plusieurs filières, celles-ci ont des incidences financières (investissements) et régionales différentes.



**Figure 1. Émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale associées aux scénarios - LTAG**

2.5 Les États membres participants ont manifesté leur intérêt à coopérer avec d'autres États membres afin de commencer à produire des carburants d'aviation durables et de partager leurs connaissances sur les capacités dans le domaine des technologies et de la recherche, les programmes de

certification et les cadres de réglementation. Conformément aux conclusions de la Réunion de haut niveau, l'OACI prie instamment ses États membres d'effectuer des contributions régulières et conséquentes au Fonds pour l'environnement de l'Organisation, afin d'entreprendre des activités spécifiques de l'OACI sur l'objectif ambitieux à long terme. Le Fonds en question vise à aider les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers. Les États sont également encouragés à élaborer des projets au titre du programme de coopération technique de l'OACI.

### 3. CONCLUSION

3.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des informations contenues dans la présente note ;
- b) constater les progrès accomplis par la République dominicaine en matière de protection de l'environnemental ainsi que les initiatives visant à se conformer aux normes de l'OACI ;
- c) demander au Conseil de mettre au point des mécanismes intégrés facilitant le partage des informations et des meilleures pratiques entre les acteurs du secteur, les institutions financières et les organisations internationales ;
- d) demander au Conseil d'encourager les partenariats et les politiques favorisant le début d'une transition vers l'utilisation de carburants d'aviation durables ;
- e) demander au Conseil de promouvoir des mesures concrètes afin que les États membres de l'OACI aient accès au financement et au transfert de technologie.