



NOTE DE TRAVAIL

CONFÉRENCE SUR L'AVIATION ET LES CARBURANTS ALTERNATIFS

Mexico (Mexique), 11 – 13 octobre 2017

Point 3 : Enjeux et élaboration de politiques

**POSITION DE L'INDONÉSIE SUR LES POLITIQUES D'APPUI AU DÉVELOPPEMENT DE
CARBURANTS D'AVIATION DURABLES**

(Note présentée par l'Indonésie)

RÉSUMÉ

La présente note appuie les travaux menés jusqu'ici par l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs, et énonce la position de l'Indonésie sur la promotion de politiques visant à appuyer la mise au point de carburants d'aviation durables

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis la première Conférence OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/1), qui s'est tenue en 2009, l'OACI encourage activement les États membres et l'industrie à promouvoir et à harmoniser des initiatives favorables au développement de carburants d'aviation durables (SAF).

1.2 La Résolution A39-2 adoptée lors de la 39^e Assemblée de l'OACI a demandé aux États membres d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants alternatifs durables, conformément à leurs circonstances nationales.

1.3 L'Indonésie appuie vigoureusement les travaux menés par l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs, notamment les travaux techniques actuellement entrepris par son Équipe de travail sur les carburants alternatifs (AFTF) du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

1.4 L'Indonésie a publié plusieurs politiques et approches du développement de la bioénergie au niveau national. Ces orientations visaient principalement le transport terrestre, mais un objectif en matière de biocarburants d'aviation a été également établi à la suite des recommandations de l'OACI.

1.5 C'est dans cet esprit que l'Indonésie a inclus l'utilisation d'énergie renouvelable dans son Plan d'action national pour la réduction des émissions de l'aviation internationale et publié une feuille de route pour la mise en œuvre des biocarburants pour le transport aérien à l'échelon national, avec comme

objectif d'atteindre 2 % d'utilisation en 2018 et 5 % en 2025. La compagnie pétrolière nationale (Pertamina) a été chargée de procéder aux investissements nécessaires pour mettre en place une capacité de production suffisante.

2. DÉFIS POLITIQUES

2.1 L'OACI a pris d'importantes mesures pour promouvoir les carburants d'aviation durables, mais les politiques actuelles mises en place dans le monde n'ont pas suffi à pousser leur utilisation à grande échelle.

2.2 Même dans des pays comme l'Indonésie, où le gouvernement a mis en place une politique dédiée, l'industrie est très réticente à sa mise en œuvre en raison de l'absence de politiques analogues dans les pays voisins ou au niveau mondial, ce qui peut engendrer un désavantage concurrentiel pour les parties prenantes nationales.

2.3 Les industries nationales du transport aérien et de l'énergie seraient beaucoup plus motivées à mettre en œuvre des politiques SAF si un cadre de politique à long terme basé sur des agendas politiques (comme l'OACI ou la CCNUCC) était établi et que ces politiques s'inscrivaient dans le cadre d'efforts mondiaux et régionaux coordonnés pour lutter contre les émissions de l'aviation internationale.

2.4 Des efforts faits par des pays à titre individuel sur des politiques qui touchent l'aviation internationale seront moins efficaces que des options coordonnées à l'échelle mondiale, comme l'a démontré la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

2.5 Il existe dans ce domaine une importante barrière stratégique, à savoir que la croissance actuelle des carburants alternatifs dans le monde est pleinement portée par des politiques axées sur le transport routier. L'Indonésie estime qu'en l'absence de politiques fermes similaires visant expressément l'aviation, les objectifs climatiques de l'OACI ne seront pas réalisables à moyen et à long terme.

3. OPTIONS POLITIQUES POUR LA PROMOTION DU DÉVELOPEMENT DE CARBURANTS D'AVIATION DURABLES

3.1 Comme il est indiqué dans la note CAAF/2-WP/11, l'AFTF du CAEP a initialement regroupé les options de politique dans les catégories suivantes : Soutien lié au volume, Subventions, Assistance pour la mise en place de la production et Assistance pour les activités de recherche et développement.

3.2 De toutes ces options, l'Indonésie a choisi d'établir des objectifs liés au volume, sous la forme de pourcentages cibles des mélanges de biocarburants, avec des délais connexes. Cette option a pour but de mettre en place une approche similaire pour les modes de transport routier et aérien. Dans le cas du biodiésel pour le transport routier, l'approche liée au volume a été combinée à des subventions destinées à compenser l'écart de coûts et provenant d'une « taxe à l'exportation » sur l'huile de palme brute indonésienne (Crude Palm Oil).

3.3 Alors que l'instauration de prescriptions obligatoires en termes de mélange de biocarburants et d'objectifs quantitatifs est la principale option stratégique retenue dans le monde pour stimuler l'industrie mondiale de carburants alternatifs pour le transport routier, tel n'est pas le cas du transport aérien. Le passage de la production des SAF à l'échelle industrielle n'est donc pas en situation de concurrence loyale avec la croissance des carburants alternatifs pour le secteur de l'automobile.

3.4 Faisant fond sur les travaux menés par le Groupe d'experts en politique de l'AFTF (du CAEP) , l'Indonésie a analysé son cadre bioénergétique au moyen d'un ensemble de paramètres qualitatifs proposé à titre de « liste de vérification » pour les États qui prévoient de revoir ou de mettre en place des mesures relatives aux SAF (CAAF/2-WP/11, Appendice B, en anglais seulement).

3.5 Les conclusions de l'analyse sont présentées ci-après :

3.5.1 Alors que le développement des biocarburants est couronné de succès pour le transport terrestre, des politiques analogues n'ont toujours pas réussi à favoriser l'utilisation des SAF.

3.5.2 En dépit de l'inclusion des SAF dans la politique de l'Indonésie en matière de biocarburants, le principal frein constaté à son efficacité est l'absence d'un cadre politique international clair pour les SAF, de sorte que l'industrie est hésitante et les investissements nécessaires ne se font pas. Une politique plus ferme élaborée par la communauté aéronautique internationale, par l'intermédiaire de l'OACI, permettrait de fixer les objectifs de politique stables qui sont indispensables à long terme pour encourager l'industrie à faire les investissements nécessaires.

4. RECOMMANDATIONS

4.1 L'Indonésie estime qu'il faut que l'OACI intensifie nettement ses efforts afin de promouvoir des mesures politiques, comme cela a été le cas pour le régime CORSIA basé sur le marché.

4.2 De même, la promotion de réglementations qui mettent sur un pied d'égalité les SAF et le secteur du transport routier s'impose. À tout le moins, la production de SAF devrait être autant stimulée que celle de carburants alternatifs pour le secteur routier. Cette position n'entre pas en conflit avec les principales aspirations des acteurs de l'industrie aéronautique.¹

4.3 Tout en reconnaissant que chaque État choisit la politique qui sied le mieux à ses circonstances nationales, l'Indonésie propose de retenir l'instauration de prescriptions obligatoires de mélange des carburants d'aviation durables et d'objectifs quantitatifs pour l'aviation comme l'une des options stratégiques qui doivent être examinées et promues.

5. SUITE À DONNER PAR CAAF/2

5.1 La Conférence CAAF/2 est invitée :

- a) à convenir de la nécessité de promouvoir des politiques et des réglementations qui mettront sur un pied d'égalité les carburants d'aviation durables et le secteur du transport routier ;
- b) à convenir que, tout en reconnaissant que chaque État choisit la politique qui sied le mieux à ses circonstances nationales, l'instauration de prescriptions obligatoires de mélange des carburants d'aviation durables est considérée comme l'une des options stratégiques qui doivent être examinées et promues.

— FIN —

¹ IATA Sustainable Aviation Fuel Roadmap (Feuille de route pour une aviation durable), disponible à <https://www.iata.org/whatwedo/environment/Documents/safr-1-2015.pdf>