



CONFÉRENCE SUR L'AVIATION ET LES CARBURANTS ALTERNATIFS

Mexico (Mexique), 11 – 13 octobre 2017

Point 4 : Définition de la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation alternatifs et objectifs futurs

POSITIONS DE L'INDUSTRIE SUR LA PROPOSITION DE VISION DE L'OACI

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA)¹, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)]

RÉSUMÉ

L'industrie aérienne a adopté une approche proactive face au défi mondial urgent des changements climatiques. En 2009, l'industrie a établi trois cibles ambitieuses de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale et mis en place une stratégie à quatre piliers pour l'atteinte de ces objectifs. Le déploiement commercial de carburants alternatifs durables demeure un élément fondamental de cette stratégie.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Le Conseil international des aéroports (ACI) est le représentant commercial des aéroports dans le monde, et il compte 623 membres exploitant 1940 aéroports dans 176 pays. L'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) est le porte-parole mondial des organisations de contrôle du trafic aérien et elle représente plus de 80 fournisseurs de services de circulation aérienne couvrant plus de 85 % du trafic aérien mondial. L'Association du transport aérien international (IATA) représente, guide et sert l'industrie aérienne, et ses effectifs actuels totalisent 278 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien régulier. Le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) représente les intérêts de la communauté mondiale des exploitants d'avions d'affaires, ce qui représente environ 35 000 aéronefs. Le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) est l'organisation internationale des associations d'industries aérospatiales engagées dans la conception, le développement, la fabrication et le soutien en service des produits et technologies aéronautiques et spatiaux.

¹ Les versions française, arabe, chinoise, espagnole et russe ont été fournies par l'IATA.

1.2 En 2009, l'industrie de l'aviation civile a adopté un ensemble de cibles de haut niveau pour la réduction du carbone, comprenant notamment :

- une amélioration annuelle moyenne de 1,5 % de l'efficacité énergétique de 2009 à 2020 ;
- un plafonnement des émissions nettes de CO₂ de l'aviation à compter de 2020 (croissance neutre en carbone) ; et
- une réduction de 50 % des émissions nettes de CO₂ de l'aviation d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005.

L'atteinte de ces objectifs repose toujours sur l'engagement de l'industrie et des gouvernements à réaliser des progrès essentiels sur les plans des infrastructures et des technologies, y compris en matière de carburants d'aviation durables (SAF).

1.3 Bien qu'on s'attende à des améliorations considérables au cours des prochaines décennies touchant les technologies des aéronefs et des moteurs et les méthodes d'exploitation et les infrastructures, ces progrès ne seront probablement pas suffisants pour atteindre les objectifs énoncés plus haut, compte tenu de la croissance prévue du volume du trafic aérien. Les SAF, qui émettent des gaz à effet de serre à cycle de vie réduit par rapport au carburant d'aviation classique, sont considérés comme un complément nécessaire pour poursuivre l'objectif de 2020 et atteindre celui de 2050. Contrairement aux exploitants de transports terrestres, les exploitants d'aéronefs ne disposent pas, dans un avenir prévisible, de sources d'énergie pouvant remplacer le carburéacteur liquide. Par conséquent, il est essentiel que les exploitants d'aéronefs soient en mesure de recourir aux SAF pour réduire leurs émissions.

1.4 La résolution A39-3 adoptée par la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI a décidé de la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), dans le cadre d'un ensemble plus large de mesures concernant les émissions de CO₂ de l'aviation.

1.5 La résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI préconise l'utilisation dans le secteur de l'aviation des SAF qui procurent des bienfaits environnementaux et demande qu'une méthodologie soit mise au point pour faire en sorte que les exigences de compensation des compagnies aériennes dans le cadre du CORSIA soient réduites par l'utilisation des SAF.

2. VISION DE L'OACI

2.1 L'industrie soutient fortement les travaux de l'OACI en vue de faire connaître les projets de SAF et de favoriser le partage d'information sur le développement et le déploiement des SAF, y compris le partage d'information et de bonnes pratiques relatives au développement des chaînes d'approvisionnement des SAF et à la modélisation technique au sein du CAEP, et elle presse l'OACI de continuer de jouer son rôle en ces matières.

2.2 Tout en saluant l'intérêt de l'OACI, qui veut définir des visions aspirationnelles concernant l'utilisation des SAF dans l'aviation internationale, nous demandons instamment que toute initiative de l'OACI dans ce domaine tienne compte du fait que les États et l'industrie ont un rôle primordial à jouer dans le développement et le déploiement des SAF et que plusieurs importants facteurs commerciaux, géographiques, économiques et autres auront une influence sur les dates et les lieux de déploiement des SAF.

2.3 L'industrie appuie fortement les travaux de l'OACI en vue d'élaborer le CORSIA et elle estime que ce dernier peut jouer un rôle complémentaire important dans le développement commercial des SAF.

2.4 Dans la mesure où les États membres de l'OACI souhaitent énoncer leurs objectifs aspirationnels pour exprimer leur volonté de partenariat avec l'industrie en vue de faire progresser le déploiement des SAF, l'industrie estime qu'il faudrait mettre l'accent sur l'identification de cheminements menant à l'atteinte d'un objectif aspirationnel pour 2025 de cinq millions de tonnes de SAF utilisées par l'aviation internationale, ce qui représenterait environ 2 % de la demande de carburant de l'aviation internationale. Ces cheminements devraient articuler de façon claire les politiques afférentes.

2.5 Tout en respectant la proposition d'une vision aspirationnelle à long terme du déploiement des SAF, l'industrie estime qu'il existe actuellement trop d'incertitudes, en particulier quant aux coûts actuels des SAF, pour qu'on puisse définir adéquatement le volume précis de SAF à utiliser à long terme. Pour cette raison, nous croyons qu'il serait approprié de définir seulement un objectif aspirationnel à moyen terme pour l'utilisation des SAF, comprenant l'identification des cheminements à suivre pour tendre vers cet objectif, une fois que les progrès et l'atteinte de l'objectif aspirationnel de 2025 pourront être évalués.

2.6 L'industrie constate que durant le cycle du CAEP/10, une analyse de tendance a été réalisée et les données émanant du Groupe de travail sur les carburants alternatifs et du Groupe de travail sur l'évaluation de la production de carburant ont montré que le remplacement à 100 % du kérosène par les SAF pourrait être possible, mais dépendrait grandement de plusieurs considérations qui échappent au contrôle de l'industrie, notamment les choix sociétaux, les cadres politiques, la concurrence pour l'obtention des matières premières et, plus important, le prix.

2.7 De plus, d'ici 2025, il sera possible d'évaluer l'efficacité des politiques mises en place par les États, de même que l'évolution technique et commerciale de la production des SAF.

3. POSITION COMMUNE DE L'INDUSTRIE

3.1 Les signataires de la présente note de travail confirment que l'industrie de l'aviation civile :

- 1) soutient fermement les ambitions plus vastes de la communauté mondiale quant aux changements climatiques et au développement durable ;
- 2) reconnaît les réalisations importantes de l'industrie en vue de l'atteinte de ses cibles ambitieuses de réduction du CO₂, en particulier le dépassement de l'objectif d'amélioration annuelle de 1,5 % de l'efficacité énergétique depuis 2010 ;
- 3) reconnaît la contribution active et l'engagement de l'industrie envers l'entente historique sur le CORSIA survenue en 2016 à l'OACI ;
- 4) réitère l'engagement de l'industrie envers les trois objectifs de l'aviation mondiale concernant les changements climatiques ;
- 5) appuie les efforts continus des exploitants d'aéronefs et d'autres intervenants de l'industrie en vue de mettre au point, de tester et de déployer commercialement

des SAF à coût concurrentiel qui maintiendront un équilibre écologique en évitant l'appauvrissement des ressources naturelles, ce qui constitue un élément important de l'approche générale de l'industrie face aux émissions de CO₂ de l'aviation ;

- 6) reconnaît les efforts continus des fabricants de cellules et de moteurs d'aéronef qui soutiennent les processus de certification internationale des SAF ;
- 7) appuie les engagements de l'industrie concernant la promotion à l'échelle mondiale de normes harmonisées de durabilité et de comptabilité des SAF ;
- 8) demande aux gouvernements de développer et de mettre en place sans délai une politique constructive susceptible d'éliminer les barrières commerciales, de réduire les coûts unitaires et d'accélérer le déploiement de SAF de remplacement compatibles avec les objectifs environnementaux de l'industrie, comprenant la création d'un cadre réglementaire approprié favorisant l'accès aux emprunts et aux fonds propres afin de faciliter l'aménagement des installations de production requises.²

4. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

4.1 L'industrie appuie fortement un ensemble de politiques que les gouvernements devraient envisager en vue de développer les SAF³ et demande instamment à l'OACI d'encourager les États membres à mettre en place des cadres politiques fortement favorables à la mise au point, à la production et à l'utilisation des SAF. Ces politiques devraient comporter les aspects suivants :

- 1) fournir des garanties de prêt et des subventions en capital pour les installations de production, ainsi qu'un soutien à la négociation d'accords d'enlèvement ;
- 2) permettre aux SAF de concurrencer sur un pied d'égalité les carburants utilisés pour le transport terrestre par des mesures incitatives publiques équivalentes ou amplifiées ;
- 3) encourager l'usage de méthodes simplifiées pour comptabiliser l'utilisation des SAF afin de réduire les coûts de logistique ;
- 4) soutenir les usines de démonstration de SAF et les activités de recherche et de développement au sein de la chaîne d'approvisionnement ;
- 5) mettre en œuvre des politiques susceptibles de réduire les risques associés aux investissements dans les usines de production des SAF, offrant une certitude juridique durant une période suffisante pour attirer les investissements dans de nouvelles installations de production ;
- 6) mettre au point des mesures fiscales incitatives pour les projets et les partenariats aux stades précoces de développement des usines ;

² Veuillez noter que lors de leur 73^e Assemblée générale annuelle tenue à Cancun les 5 et 6 juin 2017, les compagnies aériennes membres de l'IATA ont adopté à l'unanimité une résolution sur les carburants alternatifs durables qui inclut plusieurs de ces points. Cette résolution est présentée à l'Annexe A.

³ Plusieurs de ces politiques sont comprises dans la résolution de l'Assemblée de l'IATA mentionnée au paragraphe précédent.

- 7) soutenir les examens des spécifications et les processus d’approbation des carburants alternatifs gérés par l’ASTM International, qui détermine les normes d’acceptation des spécifications des carburants alternatifs dans le monde ;
- 8) élaborer une politique harmonisée sur les transports et l’énergie comportant un mécanisme de coordination interministérielle, notamment entre les agences en agriculture, en transport, en énergie et en opérations militaires.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 La Conférence est invitée à :

- a) prendre acte de la position commune de l’industrie énoncée au paragraphe 3 ci-dessus ;
- b) soutenir le rôle de l’OACI, qui consiste à faire connaître les projets de SAF et à favoriser le partage d’information concernant le développement et le déploiement des SAF, y compris le partage d’information et de bonnes pratiques relatives au développement des chaînes d’approvisionnement des SAF ;
- c) inciter les États membres à mettre en place des cadres politiques qui encouragent fortement la mise au point, la production et l’utilisation des SAF ;
- d) examiner les recommandations politiques formulées au paragraphe 4 et la façon dont elles peuvent s’appliquer efficacement aux États ; et
- e) accepter que les politiques se concentrent sur l’atteinte de l’objectif aspirationnel de 2025 en matière de SAF, et qu’une vision à long terme soit envisagée une fois que l’atteinte de cet objectif pourra être évaluée.



73^E ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'IATA

RÉSOLUTION SUR LE DÉPLOIEMENT COMMERCIAL DE CARBURANTS ALTERNATIFS DURABLES POUR L'AVIATION

Attendu que lors de la 66^e AGA de l'IATA tenue en 2010, les compagnies aériennes membres de l'IATA ont adopté une résolution qui entérinait trois objectifs ambitieux concernant les émissions de CO₂, à savoir :

- une amélioration moyenne annuelle de 1,5 % de l'efficacité énergétique durant la période de 2010 à 2020 ;
- le plafonnement des émissions nettes de CO₂ de l'aviation à compter de 2020 ; et
- une réduction de moitié des émissions nettes de CO₂ de l'aviation à partir de 2050, par rapport au niveau de 2005 ;

Attendu que la même résolution reconnaissait que le succès dans la gestion des émissions de CO₂ de l'aviation dépend des encouragements gouvernementaux à la recherche technologique et au développement de meilleures cellules d'aéronefs et de meilleurs moteurs, ainsi que de carburants alternatifs durables pour l'aviation (SAF), s'ajoutant à des infrastructures modernes d'aéroports et d'espace aérien ;

Rappelant que la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté en 2016 la Résolution A39-3 qui décide de la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) dans le cadre d'un panier de mesures destinées à contrer les émissions de CO₂ de l'aviation ;

Reconnaissant que la Résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI exprime une préférence à l'égard des SAF qui procurent des avantages environnementaux dans le secteur de l'aviation et qu'elle exige qu'une méthodologie soit élaborée pour faire en sorte que les exigences de compensation imposées aux compagnies aériennes dans le cadre du CORSIA puissent être réduites par l'usage des SAF ;

Résolution

La 73^e Assemblée générale annuelle de l'IATA :

1. **Soutient** fortement les ambitions de la communauté mondiale concernant la lutte contre les changements climatiques et le développement durable ;
2. **Reconnaît** les réalisations importantes de ses compagnies aériennes membres en vue d'atteindre les cibles ambitieuses de l'industrie en matière de réduction du CO₂, en particulier le dépassement de l'objectif d'amélioration annuelle de 1,5 % de l'efficacité énergétique depuis 2010 ;

3. **Reconnaît** la contribution des compagnies aériennes membres et leur engagement envers l'entente historique sur le CORSIA survenue à l'OACI en 2016 ;
4. **Réitère** l'engagement de l'industrie envers les trois objectifs de l'aviation mondiale concernant le climat ;
5. **Approuve** les efforts soutenus de ses compagnies membres et d'autres intervenants de l'industrie en vue du développement, de l'expérimentation et du déploiement commercial de SAF à prix concurrentiels qui maintiennent un équilibre écologique en évitant l'épuisement des ressources naturelles, et qui constituent un aspect important de l'approche de l'industrie pour contrer les émissions de CO₂ de l'aviation ;
6. **Apprécie** les efforts continuels des fabricants de cellules d'aéronef et de moteurs pour soutenir les processus de certification internationale des SAF ;
7. **Approuve** les engagements pris par les compagnies aériennes membres concernant la promotion de normes de durabilité et de comptabilité harmonisées à l'échelle mondiale pour les SAF ;
8. **Demande** aux gouvernements d'élaborer d'urgence et de mettre en place des politiques constructives et propices pour éliminer les barrières commerciales, réduire le coût unitaire et accélérer le déploiement de SAF conformes aux objectifs environnementaux de l'industrie, notamment en créant un cadre réglementaire approprié pour favoriser l'accès aux capitaux d'emprunt et aux fonds propres, afin de faciliter la mise en place des installations de production requises ;
9. **Formule**, à l'Annexe I, une série d'approches politiques recommandées aux gouvernements en vue du développement des SAF.

Annexe I

APPROCHES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES RECOMMANDÉES POUR SOUTENIR LE DÉPLOIEMENT COMMERCIAL DES SAF

- a. Fournir des garanties de prêt et des subventions en capital pour les installations de production, ainsi qu'un soutien à la négociation d'accords d'enlèvement pour l'aviation.
- b. Permettre aux SAF de concurrencer sur un pied d'égalité les carburants utilisés pour le transport terrestre grâce à des mesures incitatives publiques équivalentes ou amplifiées.
- c. Encourager l'usage de méthodes de comptabilité simplifiées pour l'utilisation des SAF afin de réduire les coûts de logistique.
- d. Soutenir les usines de démonstration de SAF et les activités de recherche et développement au sein de la chaîne d'approvisionnement.

- e. Mettre en œuvre une politique de réduction des risques d'investissement dans les usines de production de SAF, comprenant la certitude juridique durant une période suffisante pour attirer les investissements dans de nouvelles installations de production.
- f. Mettre au point des encouragements fiscaux pour les projets et les partenariats aux stades précoces de développement des usines.
- g. Élaborer une politique harmonisée sur l'énergie et les transports qui comprendrait une coordination interministérielle, notamment entre les agences en agriculture, en transport, en énergie et en opérations militaires.

— FIN —