



**NOTE DE TRAVAIL**

**TROISIÈME CONFÉRENCE SUR L'AVIATION  
ET LES CARBURANTS ALTERNATIFS (CAAF/3)**

**Dubaï (Émirats arabes unis), 20-24 novembre 2023**

**Point 2 : Politiques subsidiaires visant à promouvoir le développement et l'utilisation d'une énergie plus propre pour l'aviation**

**Point 5 : Examen de la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables à l'horizon 2050, y compris les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, dans le but de définir un cadre mondial**

**SUIVI ET COMPTABILISATION DES SAF, DES LCAF  
ET D'AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES**

(Note présentée par l'Espagne au nom de l'Union européenne et de ses États membres<sup>1</sup>, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup> et d'EUROCONTROL)

**RÉSUMÉ**

La présente note fait état de points de vue sur l'utilisation des plans d'action nationaux comme outils essentiels de suivi, et sur les méthodes de comptabilisation et de déclaration des carburants, en soutien à la réalisation du LTAG.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

**1. SUIVI DES PROGRÈS ACCOMPLIS EN VUE DE LA RÉALISATION  
DU LTAG**

1.1 Parallèlement à l'adoption de l'objectif ambitieux à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici 2050 (LTAG), la résolution A41-21 de l'OACI fait état de l'importance de suivre régulièrement les progrès dans la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures, y compris les mesures liées aux carburants, qui contribuent à la réalisation de cet objectif.

1.2 L'OACI joue un rôle crucial dans l'élaboration d'orientations et le renforcement des capacités de tous les États membres pour aider ces derniers à suivre et à déclarer l'utilisation d'énergies

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

plus propres pour l'aviation. Il s'agit là d'un élément essentiel pour assurer un suivi méthodique et exhaustif des progrès accomplis en vue de la réalisation du LTAG au moyen de mesures liées aux carburants.

1.3 Les travaux techniques effectués récemment par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour aider le Conseil de l'OACI à se préparer à la Conférence CAAF/3 ont porté sur l'établissement de paramètres possibles pour les méthodes de comptabilisation et de déclaration des carburants utilisés, ce qui permettrait de s'assurer d'une application uniforme aux fins de suivi des progrès accomplis en vue de la réalisation du LTAG. Certains de ces paramètres viseraient notamment à éviter le double comptage, notamment entre l'aviation civile nationale et l'aviation civile internationale, ce qui est d'une importance capitale pour garantir l'intégrité environnementale.

1.4 Les travaux techniques ont aussi permis de conclure que les méthodes de comptabilisation et de déclaration des carburants, utilisées aux fins de suivi des progrès accomplis en vue de la réalisation du LTAG, ne devraient pas avoir d'incidence négative sur le développement durable de l'aviation internationale.

1.5 Les États sont encouragés à élaborer en temps voulu un plan d'action national (SAP) et à en transmettre la version actualisée à l'OACI. Les SAP devraient constituer le principal outil de communication d'informations sur les réductions d'émissions attribuables aux énergies plus propres pour l'aviation, ainsi que sur les politiques et les feuilles de route mises en œuvre aux échelles nationale et régionale. Entre autres renseignements, les SAP que les États soumettent à l'OACI pourraient donc constituer des informations essentielles sur lesquelles l'Organisation pourrait s'appuyer pour suivre les progrès en vue de la réalisation du LTAG.

1.6 Les SAP contribueront aussi à informer l'ensemble de la communauté des intentions des États et des régions concernant leurs politiques en matière d'énergies plus propres pour l'aviation. La plupart des États ont dûment rempli et soumis leurs SAP à l'OACI et se sont engagés à faire de même au cours de la prochaine décennie.

## **2. NOUVELLES MÉTHODES DE COMPTABILISATION POSSIBLES**

2.1 Les travaux techniques menés plus tôt cette année par le Comité de la protection de l'environnement en aviation ont permis de conclure que le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) tient déjà compte de certains éléments propres aux méthodes de comptabilisation des carburants (notamment le modèle de chaîne de traçabilité du système de réservation et de réclamation, aussi appelé « book and claim »). Ils ont aussi permis de constater que des initiatives naissantes sur de nouvelles méthodes de comptabilisation des carburants, telles que le système de réservation et de réclamation, en étaient à différents stades d'élaboration ou de mise en œuvre. Par ailleurs, il est clair que les parties concernées s'intéressent de plus en plus aux possibilités offertes par les méthodes de comptabilisation des carburants, comme le système de réservation et de réclamation pour soutenir l'utilisation des carburants d'aviation durables dans le monde.

2.2 Il serait prudent de suivre l'évolution de la mise en œuvre des méthodes comptables prescrites par le système de surveillance, de déclaration et de vérification du CORSIA afin de déterminer s'il est nécessaire de lui apporter des améliorations.

2.3 Avant de soutenir ou de modifier un nouveau mécanisme mondial de comptabilisation, l'OACI devra s'assurer que celui-ci traite de manière adéquate les risques de double comptage, de traçabilité réduite, de barrières potentielles à l'entrée et de distribution inégale des carburants admissibles du CORSIA

dans le monde. L'OACI, par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation, devrait donc poursuivre les travaux sur ces questions, en se penchant sur la nécessité d'élaborer de nouvelles méthodes de comptabilisation des carburants pour l'aviation internationale, et sur l'incidence possible de ces nouvelles méthodes.

### **3. INTÉGRITÉ DES SAF, DES LCAF ET DES ÉNERGIES PLUS PROPRES**

3.1 L'OACI a adopté le premier cadre sectoriel mondial de durabilité pour les carburants mis en œuvre au titre du CORSIA. Ce cadre est garant de l'intégrité environnementale des carburants plus propres pour l'aviation, soutient l'intensification de la production de ces carburants et l'élargissement de l'accès au financement, et constitue un élément essentiel du soutien à la mise en œuvre du LTAG.

3.2 Ce cadre mondial et les méthodes y relatives, y compris la détermination de l'admissibilité des carburants et des réductions d'émissions sur l'ensemble du cycle de vie, seront essentiels à l'actualisation de la Vision de l'OACI à l'horizon 2050, et à la définition et au suivi de la contribution des énergies plus propres pour l'aviation à la réalisation du LTAG.

3.3 Les carburants d'aviation durables (SAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation, telles que les systèmes de propulsion à hydrogène et les systèmes de propulsion électrique, joueront un rôle majeur dans la réalisation du LTAG. Les SAF peuvent être utilisés dès aujourd'hui, étant donné leur compatibilité avec les aéronefs déjà en service. L'utilisation des SAF se poursuivra à long terme, compte tenu de la longue durée de vie opérationnelle des aéronefs et du fait que les systèmes de propulsion à hydrogène et de propulsion électrique destinés à l'aviation commerciale en sont encore au stade de la recherche et du développement. Il est donc important que le transport aérien ait accès aux ressources naturelles durables nécessaires pour la production de SAF et que les travaux en cours visant la certification de l'utilisation de SAF à 100% se poursuivent. Les biocarburants durables peuvent être utilisés immédiatement compte tenu de leur degré de maturité sur les plans technologique et commercial, et de la possibilité d'utiliser les capacités de raffinage existantes. Les carburants de synthèse (« power-to-liquids ») présentent un potentiel de déploiement élevé, mais des travaux supplémentaires s'avèrent nécessaires afin qu'ils puissent être pleinement commercialisables, y compris être inclus dans le cadre mondial de durabilité. Cependant, l'utilisation des biocarburants ne doit pas entraîner une diminution du soutien, de la mise au point et de l'utilisation des carburants de synthèse.

### **4. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3**

4.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) encourager les autres régions et États à communiquer en temps voulu dans leurs SAP des informations sur leurs politiques et leurs feuilles de route en matière de SAF, y compris leurs prévisions à long terme ;
- b) inclure dans le cadre mondial les résultats des travaux techniques du Comité de la protection de l'environnement en aviation sur les paramètres possibles des méthodes de comptabilisation et de déclaration des carburants, afin d'assurer une uniformité dans le suivi des progrès accomplis en vue de la réalisation du LTAG ;
- c) soutenir la poursuite des travaux de l'OACI sur la nécessité d'élaborer de nouvelles méthodes de comptabilisation des carburants, et sur l'incidence possible de ces nouvelles méthodes ;

- d) soutenir la poursuite des travaux de l'OACI sur le cadre sectoriel mondial de durabilité et les méthodes de comptabilisation des carburants.

— FIN —