



NOTE DE TRAVAIL

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

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

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

**MÉTHODE D'ANALYSE POUR LA CONCEPTION DU PROCESSUS DE DÉFINITION
D'UN CADRE MONDIAL COLLECTIF FIABLE, DANS LA PERSPECTIVE DE
LA MISE AU POINT, DE LA PRODUCTION ET DE L'UTILISATION DE SAF,
DE LCAF ET D'AUTRES TECHNOLOGIES PLUS PROPRES**

(Note présentée par le Qatar)

RÉSUMÉ

La présente note propose une méthode permettant d'analyser le Cadre mondial de l'OACI pour des énergies plus propres pour l'aviation, qui, au sortir de la CAAF/3, pourra servir à cibler de manière plus précise les efforts de mise en œuvre, afin que les objectifs fixés soient réalisés en temps voulu.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours de la rencontre préalable à la CAAF/3 qui s'est tenue du 25 au 26 septembre 2023, à Montréal, une consultation entre les États a eu lieu afin de déterminer les résultats possibles de la Conférence. Nous sommes maintenant rendus à un tournant décisif, après qu'il a été prouvé sans l'ombre d'un doute que les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation devraient contribuer le plus à la réduction des émissions de carbone de l'aviation d'ici 2050. Parallèlement, nombreux sont ceux qui constatent que les niveaux de production actuels de tous ces types de carburants restent extrêmement faibles, avec une utilisation de seulement 0,2 % par l'ensemble du secteur de l'aviation.

1.2 Avant la rencontre de consultation préalable sur les résultats de la CAAF/3, un projet de structure et des idées, lesquels constitueront le socle du cadre mondial futur, ont été élaborés sous l'égide de l'OACI. Les États et les organisations examineront le projet de cadre mondial, en même temps qu'ils feront part de leurs points de vue sur la question à la CAAF/3. Le projet de cadre repose sur les quatre composantes suivantes, qui serviront de fondements aux délibérations de la CAAF/3 :

Composante 1 : politiques et planification ;

Composante 2 : cadre réglementaire ;

Composante 3 : appui à la mise en œuvre ;

Composante 4 : financement.

1.3 L'harmonisation des initiatives liées à la composante 1 avec celles liées aux composantes 2, 3 et 4 doit contribuer à créer des synergies étroites entre les résultats escomptés à la mesure de l'ambition mondiale collective pour une adaptation globale aux niveaux et aux échelles prévus. Par ailleurs, la composante 1 devrait répondre notamment à l'ensemble des défis portant sur la généralisation à l'échelle mondiale de tous les carburants d'aviation plus propres qui sont envisagés.

1.4 Il faudrait établir pour chaque composante des étapes, des jalons et des échéances spécifiques qui contribueront aux résultats finaux du Cadre mondial pour des énergies plus propres pour l'aviation. À cet égard, l'expérience collective acquise dans le cadre du LTAG en matière d'élaboration d'un processus méthodologique visant à attribuer et à analyser de manière indépendante les apports respectifs de la technologie, des activités d'exploitation et des carburants à la réalisation d'un objectif mondial collectif et définitif, comme l'envisage le rapport de l'Équipe spéciale sur le LTAG, peut nous motiver à établir une démarche similaire pour les quatre composantes.

2. ANALYSE

2.1 En ce qui a trait à la composante 1, l'élaboration d'une ambition mondiale collective visant la généralisation à grande échelle des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation est en cours. Elle doit être déterminée par un cadre mondial qui, pour l'essentiel, doit être quantifié selon une méthode qui tienne compte de tous les résultats des composantes 2, 3 et 4.

2.2 Dans son rapport, l'Équipe spéciale sur le LTAG a examiné des méthodes distinctes pour évaluer séparément les scénarios sectoriels relatifs à la technologie, aux carburants et à l'exploitation, et a proposé un scénario intégré pour définir clairement le LTAG en fonction des paramètres suivants : facteur temps, état de préparation, capacité de réalisation et ambition. Étant donné que la quantification d'une ambition mondiale semble déjà constituer un défi, comme indiqué ci-dessus, une démarche semblable à celle entreprise pour le LTAG peut s'avérer être une solution possible.

2.3 L'élaboration de tous les principes et éléments sous-jacents à cette méthode nécessite un travail préalable et une analyse approfondie avant que ne soit mis en œuvre définitivement le Cadre mondial pour des énergies plus propres pour l'aviation. Cependant, en plus de fournir un support robuste pour le Cadre, elle bénéficie de l'avantage majeur de permettre d'éviter tout inconvénient ou toute lacune qui pourrait être rencontré en cours de route.

2.4 L'objectif quantifié final, étayé sur une méthode instaurée bien à l'avance, doit principalement favoriser, pour toutes les composantes, un accès uniforme aux moyens de mise en œuvre nécessaires. Ceci est important pour envoyer au marché, qui est le principal concerné, un signal crédible, clair et positif.

2.5 Le fait que, même après la CAAF/2, très peu d'États ont fourni des exemples d'études de cas, de résultats et d'enseignements possibles sur la mise en œuvre réussie de politiques en matière

d'énergies propres pour l'aviation et de SAF, est révélateur de la nécessité de disposer d'une méthode aussi robuste.

3. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

3.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) envisager la nécessité d'examiner et d'adopter les enseignements tirés des travaux effectués par l'Équipe spéciale sur le LTAG dans le cadre de son processus, afin de faire progresser le travail collaboratif ambitieux dans ce domaine au-delà de 2023 ;
- b) adopter un processus méthodologique semblable à celui adopté pour le LTAG afin de suivre et d'évaluer la mise en œuvre et les progrès de ses piliers, à savoir la technologie, les carburants et l'exploitation, de même que le facteur temps, l'état de préparation, la capacité de réalisation et l'ambition des composantes 2, 3 et 4 (c'est-à-dire le cadre réglementaire, le soutien à la mise en œuvre et le financement), en parallèle, pour alimenter le processus de conception d'un cadre global et collectif fiable pour la mise au point, la production et le déploiement de SAF, de LCAF et d'autres technologies plus propres.

— FIN —