



CONFÉRENCE SUR L'AVIATION ET LES CARBURANTS ALTERNATIFS

Mexico (Mexique), 11 – 13 octobre 2017

Point 1 : Avancées de la recherche et de la certification de carburants d'aviation alternatifs

SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE LA CAAF/1

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

RÉSUMÉ

Plusieurs recommandations ont été adoptées lors de la première Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/1) tenue à Rio de Janeiro (Brésil) du 16 au 18 novembre 2009. La présente note de travail vise à assurer un suivi de ces recommandations.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 7.

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le cadre de la première Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/1) tenue à Rio de Janeiro (Brésil) du 16 au 18 novembre 2009, les États membres de l'OACI, l'industrie et des organisations du monde entier se sont réunis pour examiner la voie à suivre en matière de carburants d'aviation alternatifs (AAF). Diverses questions concernant les AAF ont été abordées, comme la durabilité du point de vue environnemental et les interdépendances, la faisabilité technologique et le bien-fondé économique, les mesures pour appuyer la mise au point et l'utilisation, ainsi que la production et l'infrastructure. La Conférence a reconnu que l'utilisation des AAF et en particulier des carburants d'aviation durables (SAF) constitue un moyen important de réduire les émissions de l'aviation. Le rapport de la Conférence a été publié sous la référence Doc 9933 de l'OACI.

1.2 La Conférence a adopté une déclaration et plusieurs recommandations figurant dans la note CAAF/09-WP/24 révisée et qui ont été publiées dans le Doc 9933 de l'OACI. Les notes de travail (WP) et tous les autres documents examinés lors de la Conférence sont accessibles sur la page web de la CAAF/1¹.

1.3 La présente note de travail résume les progrès qui ont été accomplis en vue de donner suite aux recommandations adoptées à la CAAF/1.

¹ <https://www.icao.int/Meetings/caaf2009/Pages/CAAF-Documentation.aspx>

2. CADRE MONDIAL DE L'OACI POUR LES CARBURANTS D'AVIATION ALTERNATIFS

2.1 Suite aux recommandations de la CAAF/1, le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) a été créé et affiché sur le site web² de l'OACI. Le GFAAF est une plate-forme internationale de partage d'informations sur les initiatives et mesures mondiales ayant trait aux AAF. Le site web contient des données transmises en direct sur les vols d'aéronefs utilisant les AAF, fournit des informations sur les initiatives et projets du monde entier ayant trait aux AAF, les dernières nouvelles, les faits et les chiffres connexes, et des liens vers des publications et d'autres références. Le GFAAF comporte aussi une section consacrée aux questions fréquemment posées, qui fournit des informations de base sur les AAF.

2.2 Plus de 500 annonces associées aux AAF ont été affichées sur le GFAAF et le site web a enregistré jusqu'ici 35 initiatives, dont 20 demeurent actives en 2017. L'OACI met constamment à jour le cadre, chaque fois que de nouvelles informations sont fournies par des États membres, des organismes observateurs internationaux ou d'autres parties prenantes de l'industrie.

3. COOPÉRATION INTERNATIONALE

3.1 Depuis la CAAF/1, l'OACI et ses États membres travaillent diligemment, de concert avec l'industrie, à encourager la mise au point et l'utilisation des AAF. Ces efforts ont été enregistrés dans les plans d'action nationaux respectifs concernant les activités de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, qui sont soumis à l'OACI par ses États membres. En juillet 2017, 103 États membres de l'OACI représentant 90,1 % du total mondial de tonnes-kilomètres payantes ont volontairement soumis des plans d'action à l'OACI. Trente-cinq de ces plans d'action mentionnent l'intention de l'État d'utiliser les AAF pour réduire en partie ses émissions de CO₂ associées aux activités de l'aviation internationale.

3.2 Suivant la recommandation de la CAAF/1, l'OACI a continué à rechercher des possibilités de financement pour appuyer la mise au point et l'utilisation des AAF et d'autres mesures de réduction des émissions de CO₂. Parmi les exemples de possibilités, on peut citer celles offertes par les partenariats avec l'Union européenne et le Programme de développement des Nations Unies, qui continuent de permettre la réalisation de projets dans certains États africains et dans les Caraïbes. Ces projets ont favorisé une modification de la façon dont ces États travaillent à la gestion des aspects environnementaux de l'aviation, en déclenchant des synergies entre les parties prenantes nationales, en facilitant le processus décisionnel et en garantissant l'appui financier et politique nécessaire pour la mise en œuvre des mesures d'atténuation. Le document CAAF/2-IP/02 contient de plus amples informations sur ces initiatives.

3.2.1 Les partenariats noués dans le cadre de ces projets d'assistance mettent également en évidence l'esprit de la campagne « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) de l'OACI, lancée en 2014³. Cette campagne promeut l'amélioration de la communication entre l'OACI et ses États membres et encourage une coordination accrue entre les États membres. Après le succès des projets de partenariat de l'OACI et dans l'intérêt de la campagne NCLB, l'OACI continuera de promouvoir entre ses États membres à l'avenir des partenariats similaires, notamment ceux qui permettent le partage d'informations et de pratiques optimales liées au développement de chaînes d'approvisionnement des SAF.

² www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/default.aspx

³ <https://www.icao.int/about-icao/NCLB/Pages/default.aspx>

3.3 L'OACI cherche constamment à faciliter le dialogue international entre les parties prenantes aux AAF, conformément aux recommandations adoptées en 2009. Cet effort s'est traduit par l'organisation de plusieurs événements liés aux AAF depuis 2009, comme l'« atelier de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs durables » en 2011 ; la « Conférence des Nations Unies sur le développement durable et l'initiative spéciale « Trajectoire vers un avenir durable » de l'OACI en 2012 ; le symposium « Pour une aviation verte » en 2013 ; le séminaire sur les « Technologies vertes pour l'aviation » en 2014, et le séminaire de l'OACI intitulé « Partenariats mondiaux pour la réduction des émissions dans l'aviation (E-GAP) : multiplier les mesures en faveur de l'environnement » en 2015. L'Appendice A de la présente note décrit plus en détail ces événements. Concrètement et plus récemment, le « séminaire de l'OACI sur les carburants alternatifs » qui s'est tenu du 8 au 9 février 2017 à Montréal (Canada) a examiné la situation relative aux activités menées de par le monde sur l'utilisation des AAF, comme événement préparatoire à la CAAF/2 actuelle. La note CAAF/2-WP/05 résume les principales conclusions de ce séminaire.

3.4 Depuis la CAAF/1, les Résolutions A37-19, A38-19 et A39-2 de l'Assemblée témoignent de l'engagement continu de l'OACI dans la lutte contre les changements climatiques et reconnaissent l'importance des AAF à cet égard.

4. COMITÉ DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN AVIATION DE L'OACI — ÉQUIPE SPÉCIALE SUR LES CARBURANTS ALTERNATIFS

4.1 La déclaration de la CAAF/1 a reconnu la nécessité d'établir une définition commune des critères de durabilité à l'échelle internationale, et demandé par ailleurs à l'OACI de faciliter les efforts destinés à élaborer un cadre d'analyse pour la comparaison du cycle de vie des émissions relatives de gaz à effet de serre (GES) provenant des SAF (carburants d'aviation durables) au cycle de vie des carburants d'aviation classiques (CAF). À cet égard, la Résolution A39-2 a demandé aux États membres de l'OACI « de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants alternatifs en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie ». Ces questions sont actuellement analysées par l'Équipe spéciale sur les carburants alternatifs (AFTF), qui a été créée en 2013 au sein du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), ce dernier étant un Comité du Conseil de l'OACI. Le document CAAF/2-IP/1 donne de plus amples informations sur les travaux de l'AFTF.

4.2 Durant la CAAF/1, il a aussi été reconnu que l'OACI devrait encourager l'élaboration de mesures de politique par les États membres pour accélérer les progrès appropriés des SAF. À cet égard, la Résolution A39-2 a demandé aux États membres de l'OACI « 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 ». À ce sujet, le CAEP poursuit ses travaux visant à formuler des principes directeurs et des recommandations à l'appui de l'adoption de politiques nationales/régionales en matière de SAF. La note CAAF/2-WP/11 fournit des informations sur ces travaux. De plus, la note CAAF/2-WP/12 donne un aperçu des défis concernant l'élaboration des politiques.

5. FINANCEMENT

5.1 Le financement des projets d'AAF a également été examiné durant la CAAF/1. L'OACI prend les mesures nécessaires pour favoriser l'adoption d'un cadre de financement de projets de développement de l'infrastructure requise par les SAF et d'incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux du marché. La note CAAF/2-WP/10 présente les sources de financement des projets d'AAF. En outre,

la note CAAF/2-WP/09 identifie les possibilités d'une génération éventuelle de crédits carbone grâce à des projets de carburants alternatifs, comme un moyen potentiel de réduire le coût d'investissement des projets.

6. MISE À JOUR SUR LA CONFÉRENCE DES PARTIES À LA CCNUCC

6.1 Suivant la recommandation de la CAAF/1, l'OACI a présenté les résultats de la CAAF/1 sur la mise au point et l'utilisation des AAF à la 15^e session de la Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP15 de la CCNUCC) tenue en décembre 2009. La Déclaration de la CAAF/1, le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs et les résultats de la réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM-ENV) ont été présentés comme contribution de l'OACI à la COP15.

6.2 De plus, l'OACI a continué à présenter à l'Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA) de la CCNUCC des observations sur les travaux relatifs aux AAF lors de la COP17 [Durban (Afrique du Sud), 2011], de la COP18 [Doha (Qatar), 2012], de la COP19 [Varsovie (Pologne), 2013] et de la COP20 [Lima (Pérou), 2014].

6.3 Il a été rendu compte des AAF dans les rapports de la COP16 [Cancún (Mexique), 2010] et de la COP22 [Marrakech (Maroc), 2016] en y joignant la plus récente résolution de l'OACI sur les changements climatiques. Le rapport de la COP21 [Paris (France), 2015] comprenait la ***Déclaration du Conseil de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques*** (18 novembre 2015), qui réaffirme les mesures portant sur les AAF.

7. SUITE À DONNER PAR LA CAAF2

7.1 La CAAF2 est invitée à :

- a) reconnaître les progrès accomplis à l'échelle internationale depuis la CAAF/1 ;
- b) reconnaître les efforts déployés par l'OACI pour encourager la coopération internationale, au moyen d'ateliers et de séminaires spéciaux ;
- c) demander aux États et aux organisations internationales d'établir des processus appropriés permettant de veiller à ce que l'OACI soit informée des nouvelles initiatives associées aux SAF et d'assurer une mise à jour adéquate du site web du GFAAF ;
- d) continuer d'appuyer les efforts déployés par l'OACI en faveur de la coopération internationale sur la mise au point et l'utilisation des SAF ;
- e) reconnaître le travail qui reste à accomplir et définir les domaines prioritaires.

APPENDICE

ÉVÉNEMENTS RELATIFS AUX AAF PROMUS PAR L'OACI

- L'« atelier de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs durables » tenu du 18 au 20 octobre 2011 à Montréal (Canada) a examiné la viabilité des AAF du point de vue des États et des organisations internationales, en fournissant les avis de l'industrie et des domaines de recherche. L'atelier s'est également penché sur les cadres de réglementation et de viabilité, l'analyse du cycle de vie et les défis de l'utilisation.
- « Conférence des Nations Unies sur le développement durable et Initiative spéciale « Trajectoire vers un avenir durable » de l'OACI ». Cette initiative organisée comme un événement annexe lors de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio +20) tenue à Rio de Janeiro (Brésil) en 2012 comprenait la toute première série de vols en correspondance d'aéronefs utilisant des AAF, qui ont amené le Secrétaire général de l'OACI de Montréal à Rio de Janeiro pour la Conférence.
- Le symposium « Pour une aviation verte » tenu du 13 au 16 mai 2013 à Montréal (Canada) a examiné plusieurs sujets associés à l'aviation et à l'environnement, comme les SAF, les objectifs, données et outils environnementaux, la technologie et l'exploitation, les émissions mondiales et les mesures basées sur le marché, les partenariats et la coopération avec d'autres organisations, le financement et l'assistance. Les défis futurs ont également été cernés et examinés.
- Le séminaire sur les « Technologies vertes pour l'aviation » organisé les 9 et 10 septembre 2014 à Montréal (Canada) a donné l'occasion d'acquérir des connaissances et de partager des informations sur les technologies les plus récentes et les plus innovantes pour réduire les émissions provenant de l'aviation, ainsi que d'aborder des sujets comme la prochaine génération d'aéronefs, les programmes de recherche, le recyclage des aéronefs, les opérations aériennes vertes, les aéroports verts, les énergies propres pour l'aviation et le financement. Ce séminaire a servi de base à la contribution de l'OACI au Sommet 2014 de l'ONU sur les changements climatiques.
- Le séminaire de l'OACI intitulé « Partenariats mondiaux pour la réduction des émissions dans l'aviation (E-GAP) : multiplier les mesures en faveur de l'environnement » s'est déroulé les 16 et 17 septembre 2015 à Montréal (Canada). Il a été l'occasion de montrer les effets de synergie créés par les partenariats existants de l'OACI avec des gouvernements et d'autres organisations pour l'adoption de mesures destinées à réduire les émissions dues à l'aviation internationale, en tenant compte des résultats obtenus grâce à l'engagement de haut niveau dont ont fait montre les États membres, en coopération avec d'autres parties prenantes, dans le cadre de la stratégie d'assistance et de renforcement des capacités des plans d'action nationaux de l'OACI.
- Le « séminaire de l'OACI sur les carburants alternatifs » tenu du 8 au 9 février 2017 à Montréal (Canada) a passé en revue la situation relative aux activités menées de par le monde sur l'utilisation des AAF, les méthodes d'analyse du cycle de vie et les critères de viabilité, les programmes de financement et d'assistance, et les cadres juridiques et réglementaires qui appuient la mise au point et l'utilisation des AAF. Le séminaire a aussi examiné le rôle des AAF dans les plans d'action volontaires des États visant à réduire les émissions de CO₂, les projets de financement et d'assistance, et les défis liés à la politique, en ce qui concerne notamment le rôle des SAF dans le Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Il s'agissait d'un événement préparatoire à la CAAF/2 actuelle, et la note CAAF/2-WP/05 résume ses principales conclusions.