



**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**

**POLITIQUES EN FAVEUR D'UN OBJECTIF QUANTITATIF, MONDIAL, COLLECTIF  
ET AMBITIEUX POUR LES SAF, LCAF ET AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES  
POUR L'AVIATION**

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

**RÉSUMÉ**

La présente note de travail contient une proposition selon laquelle le cadre mondial pour une énergie plus propre pour l'aviation devrait prévoir un objectif quantitatif, mondial, collectif et ambitieux à l'horizon 2050 en faveur d'énergies plus propres pour l'aviation ainsi qu'une voie à suivre à cette fin.

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

**1. ADOPTION D'UN OBJECTIF QUANTITATIF, MONDIAL, COLLECTIF ET  
AMBITIEUX POUR LES SAF, LES LCAF ET DES ÉNERGIES PLUS PROPRES**

1.1 Dans sa résolution A41-21, l'Assemblée de l'OACI a adopté un objectif ambitieux à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation internationale d'ici 2050. Dans cette même résolution, elle a demandé au Conseil de l'OACI « de convoquer la Conférence CAAF/3

<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.

en 2023 en vue de réexaminer la Vision pour 2050 de l'OACI sur les SAF, y compris les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, et de définir un cadre global [...] ».

1.2 La Vision de l'OACI pour 2050, adoptée à la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2) en 2017 requiert que la troisième Conférence CAAF « [mette] à jour la Vision de l'OACI pour 2050 afin d'y inclure un objectif quantitatif quant à la proportion de CAF à remplacer par des SAF d'ici 2050 et les réductions d'émissions de carbone que permettent les SAF ».

1.3 La transition énergétique de l'aviation devrait être orientée par le LTAG, qui cadre avec l'objectif de température de l'Accord de Paris. L'objectif zéro émission nette a été établi sur la base scientifique du rapport du CAEP concernant la faisabilité d'un LTAG<sup>3</sup>. Ce rapport présente trois scénarios intégrés, qui montrent tous la mesure dans laquelle il est faisable de réduire de façon substantielle les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050. Aucun d'eux ne prévoit des émissions de CO<sub>2</sub> nulles au moyen de mesures propres au secteur seulement. Tous les scénarios montrent que, dans le panier de mesures recensées par l'OACI, la contribution des SAF, LCAF et autres énergies plus propres à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> est de loin la plus grande.

1.4 Un accord à la Conférence CAAF/3 sur un objectif quantitatif mondial, collectif et ambitieux pour 2050, assorti d'une trajectoire à suivre, est fondamental pour maintenir l'élan après l'adoption du LTAG, envoyer un signal clair par l'intermédiaire de l'OACI sur la volonté des États et de la communauté internationale de l'aviation de concrétiser le LTAG et déclencher tout un éventail d'investissements correspondant à l'ambition. Il est nécessaire d'assurer une certitude politique à long terme et de mobiliser le secteur mondial responsable du développement et du déploiement des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation, ainsi que les investisseurs publics et privés.

1.5 La mise en œuvre de l'objectif et de la trajectoire pour des énergies plus propres dans le secteur de l'aviation reposera sur un cadre mondial holistique et complet qui englobe la politique générale ainsi que la planification, le cadre réglementaire, le soutien à la mise en œuvre et le financement. Tous ces éléments sont nécessaires pour atteindre l'objectif.

1.6 Les travaux préparatoires de la Conférence CAAF/3 ont inclus diverses consultations avec le secteur financier, cinq séminaires régionaux sur les questions environnementales, la consultation stratégique et financière préalable à la Conférence et la consultation préalable sur les résultats de la CAAF/3. Ces consultations ont été déterminantes pour mieux comprendre les préoccupations des États qui ne sont pas représentés au Conseil et permettre un dialogue constructif et ouvert en vue d'un accord sur le cadre mondial qui concrétisera le LTAG pour ce qui est des mesures liées aux carburants.

1.7 Afin d'envoyer un signal clair sur l'urgence d'investir dans des énergies propres pour l'aviation et de rendre possible la réalisation de l'objectif de 2050, une version actualisée de la Vision pour 2050 pour des énergies plus propres pour l'aviation devrait décrire une trajectoire en vue d'atteindre ledit objectif. La définition périodique de la trajectoire permettra de suivre les progrès réalisés, de faire en sorte que la politique et le soutien puissent être rapidement ajustés si nécessaire, et d'offrir une visibilité et une certitude aux investisseurs sur le marché mondial à moyen terme. En particulier, il est essentiel à la Conférence, de définir une trajectoire pour 2030 afin d'encourager une action rapide du secteur et des investissements dans le monde entier en faveur d'énergies plus propres pour l'aviation.

1.8 Un tel objectif et une telle trajectoire seraient adoptés dans le cadre de l'objectif LTAG qui transcende tous les autres ; ils ne peuvent donc pas donner lieu à des obligations particulières pour un État ou une région. Les États devraient concevoir leurs propres politiques pour encourager la production et

---

<sup>3</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

l'utilisation de SAF, LCAF et autres sources d'énergie plus propres, en s'appuyant sur les grandes orientations fournies par l'OACI.

1.9 La trajectoire progressive et l'objectif pour 2050 devraient être cohérents avec le scénario intégré 3 du LTAG, qui placerait l'aviation internationale dans la position la plus favorable pour réduire à zéro les émissions nettes de CO<sub>2</sub> d'ici 2050 sans trop dépendre des réductions hors secteur. Ce niveau d'ambition est conforme au paragraphe 21 de la résolution A41-21, qui invite le Conseil, les États et les organisations à s'efforcer de réaliser le plus de progrès possible dans la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation.

1.10 La trajectoire associée à des sources d'énergie plus propres pour l'aviation à l'horizon 2050 devrait être définie de manière cohérente avec le LTAG. L'établissement de la trajectoire à intervalles réguliers permettra de suivre les progrès réalisés, de faire en sorte que la politique et le soutien puissent être rapidement ajustés si nécessaire, et d'offrir une visibilité et une certitude aux investisseurs sur le marché mondial à moyen terme. En particulier, il est essentiel, à la Conférence CAAF/3, de définir une trajectoire pour l'année 2030 afin d'encourager une action rapide du secteur et des investissements dans le monde entier en faveur d'énergies plus propres pour l'aviation selon un calendrier compatible avec le LTAG.

1.11 Il est nécessaire de choisir un paramètre pour quantifier l'objectif et la trajectoire en faveur d'énergies plus propres pour l'aviation et mesurer la contribution de ces énergies à l'avancement du LTAG. Le travail technique du CAEP, qui est résumé dans la note de travail WP/4, a débouché sur une évaluation complète de la sélection des paramètres. Dans cette évaluation, les paramètres exprimés en *intensité de carbone moyenne en masse de carburant* (option 7) ou en *pourcentage de réduction des émissions de l'aviation grâce à l'utilisation d'énergies plus propres* (option 6) ont été également réputés comme étant les plus appropriés. Les deux permettent de créditer tous les carburants proportionnellement aux réductions d'émissions réalisées, sont conformes aux méthodologies du CORSIA et fournissent un point de comparaison. Les auteurs de la présente note préfèrent le paramètre exprimé en *pourcentage de réduction des émissions de l'aviation grâce à l'utilisation d'énergies plus propres*, car il facilite la compréhension et la communication avec le grand public. Ce paramètre peut aussi être décrit comme un *pourcentage de réduction de l'intensité des émissions par rapport à un scénario de référence basé sur une utilisation à 100 % de combustibles fossiles*.

## 2. POLITIQUES DE SOUTIEN

2.1 Un objectif quantitatif mondial, collectif et ambitieux ne peut se traduire par une obligation particulière à l'échelle nationale ou régionale, mais les États et les régions devraient être encouragés à élaborer et à mettre en œuvre leurs politiques concernant les SAF, LCAF et énergies plus propres en vue de soutenir la réalisation de cet objectif, et donc du LTAG. Il n'existe pas de politique unique qui puisse être appliquée uniformément à l'échelle mondiale, et chaque État ou région devrait élaborer des politiques en fonction de sa situation et de ses capacités locales.

2.2 Outre la réduction des émissions, le développement d'énergies plus propres pour l'aviation offre des avantages socio-économiques importants aux États et aux régions. La diversité des technologies relatives aux carburants, des filières de production et des matières premières, existantes et potentielles, sous-tend un large potentiel de production d'énergies propres pour l'aviation dans divers États et régions, avec un impact positif sur l'économie et la création d'emplois. Alors que la majorité des énergies fossiles proviennent aujourd'hui d'une vingtaine de pays dans le monde seulement, la plupart des États pourraient devenir producteurs d'énergies plus propres pour l'aviation à des degrés divers.

2.3 La définition de politiques nationales ou régionales efficaces est un préalable pour que les États puissent saisir les opportunités offertes par l'utilisation d'énergies plus propres dans l'aviation, réduire

l'écart de prix avec les carburants classiques et contribuer à apporter de la certitude pour attirer les investissements.

2.4 Les auteurs de la présente note se félicitent de la panoplie de politiques énoncées dans le projet de cadre mondial, qui viennent bien compléter l'initiative de l'OACI sur les grandes orientations concernant les SAF, essentielle pour aider les États ou les régions à élaborer leurs politiques relatives aux SAF. L'OACI devrait régulièrement mettre à jour ses orientations afin qu'elles puissent servir de ressource centralisant les meilleures pratiques.

2.5 De nombreux États à travers le monde ont élaboré ou sont en train d'élaborer leurs politiques de développement et de déploiement des SAF, qui contribueront à la réalisation du LTAG, envoyant ainsi un signal important au marché des SAF et entraînant une augmentation de la production de ces carburants. Plus les États seront nombreux à élaborer et à appliquer leurs politiques respectives, plus la production et l'utilisation de SAF augmenteront.

2.6 Le marché des SAF évolue rapidement ; de nouveaux projets sont annoncés en permanence par le secteur apportant ainsi de nouvelles capacités sur le marché. Les outils de suivi des SAF de l'OACI permettent de suivre ces nouveautés à l'échelle mondiale. L'OACI devrait continuer de suivre l'évolution de la production et de l'adoption des SAF, et regrouper l'information connexe, fournissant ainsi une vue d'ensemble aux États et aux régions qui prennent des mesures pour élaborer, mettre en œuvre et renforcer leurs politiques relatives aux SAF. Un objectif quantitatif, mondial, collectif et ambitieux, fondé sur un paramètre clair, facilitera le suivi des progrès accomplis en vue de la réduction à zéro des émissions d'ici 2050.

### 3. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

3.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) convenir de définir un objectif quantitatif, mondial, collectif et ambitieux pour 2050 ainsi qu'une trajectoire à cette fin comme éléments à part entière du cadre mondial ;
- b) convenir qu'une trajectoire progressive et un objectif quantitatif pour 2050 en faveur d'énergies plus propres pour l'aviation doivent être cohérents avec le scénario intégré 3 du LTAG ;
- c) convenir d'exprimer l'objectif quantitatif et la trajectoire en pourcentage de réduction des émissions de l'aviation grâce à l'utilisation d'énergies plus propres (WP/4, tableau 1, option n° 6) ;
- d) inviter toutes les régions et tous les États de l'OACI à définir leurs politiques et leurs mesures en faveur du développement et du déploiement des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation, sur la base de la panoplie de politiques et des orientations connexes de l'OACI ;
- e) recommander à l'OACI de mettre régulièrement à jour les grandes orientations de l'OACI sur les SAF et de continuer à suivre l'évolution de la politique générale, de la production et de l'utilisation des SAF.