



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**

**PERSPECTIVES DE L'ARABIE SAOUDITE SUR LE CADRE MONDIAL DE L'OACI
ENVISAGÉ POUR LES CARBURANTS D'AVIATION ALTERNATIFS (LCAF, SAF
ET AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES)**

(Note présentée par l'Arabie Saoudite)

RÉSUMÉ

Dans la présente note, l'Arabie Saoudite aborde certains principes et éléments essentiels à envisager et à examiner en vue de parvenir à un accord sur le cadre mondial envisagé, qui favorisera la mise au point et le déploiement des SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, notamment, mais sans s'y limiter, la relation entre l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) et la vision de l'OACI pour les SAF à l'horizon 2050, y compris les LCAF et autres énergies plus propres, et les méthodes comptables.

Les principaux points de discussion sont présentés au paragraphe 2 et la suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 La deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs a eu lieu à Mexico du 11 au 13 octobre 2017. La Conférence a entériné la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durable à l'horizon 2050 en tant qu'instrument de motivation évolutif, et a invité les États, le secteur et les autres parties prenantes à remplacer une proportion importante des carburants d'aviation classiques (CAF) par des carburants d'aviation durables (SAF) d'ici 2050, pour que l'aviation civile internationale réduise de manière importante ses émissions de carbone, tout en tirant parti de toutes les possibilités offertes par le panier des mesures d'atténuation afin de réduire les émissions, au besoin (paragraphe 1 de la déclaration de la CAAF/2).

1.2 La 41^e session de l'Assemblée a permis de décider que « l'OACI et ses États membres devraient œuvrer ensemble pour s'efforcer de réaliser l'objectif ambitieux mondial à long terme pour

l'aviation internationale (LTAG) d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, contribuant ainsi à l'atteinte de la cible de température de l'Accord de Paris, en tenant compte du fait que ce sont la situation particulière et les capacités respectives de chaque pays (notamment le niveau de développement, le degré de maturité des marchés de l'aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) qui détermineront sa capacité à contribuer à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national » (paragraphe 7 de la résolution A41-21).

1.3 Ladite résolution de l'Assemblée prie aussi le Conseil de « continuer d'évaluer les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de SAF, de LCAF et d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, dans le cadre du processus d'état des lieux de l'OACI, et de convoquer la Conférence CAAF/3 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 spécifique conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et tenant compte des circonstances nationales » (paragraphe 28, alinéa f).

1.4 L'Arabie Saoudite salue le travail entrepris par le Conseil, ainsi que les contributions techniques du CAEP, qui ont permis d'élaborer les bases du cadre mondial envisagé pour les SAF, les LCAF et les autres énergies plus propres. Cependant, les principes, éléments et points de discussion suivants, présentés dans la section 2 ci-dessous, devraient être adoptés et reflétés dans le cadre mondial afin d'arriver à un accord juste, sans remettre en question l'équilibre subtil de l'objectif ambitieux à long terme.

2. ANALYSE

2.1 Une ambition et un signal forts

2.1.1 L'OACI, ses États contractants et le secteur de l'aviation ont abordé de manière proactive la question de la réduction des émissions de CO₂. Dans le cadre de ces efforts, ils ont fait part de leurs ambitions fortes à la communauté internationale pendant des années. En 2010, des cibles ont été fixées, notamment un objectif d'efficacité énergétique de 2 % par an jusqu'en 2050, et l'engagement à réaliser une croissance carboneutre à partir de 2020 (CNG 2020). En 2016, le CORSIA a été mis en place en tant que mécanisme de compensation et de réduction de carbone par les crédits, et les carburants éligibles CORSIA (CEF) ont été établis. L'accord de 2022 relatif à un objectif ambitieux à long terme (LTAG), visant des émissions nettes nulles de carbone, constitue une étape majeure qui fixe le cap du transport aérien futur.

2.1.2 L'objectif ambitieux à long terme prend en compte une gamme élargie de mesures sectorielles du point de vue de leur caractère réalisable et de leur disponibilité immédiate, notamment en matière de technologie et d'innovation, d'exploitation et de carburants d'aviation. Des approches de la base au sommet et un agnosticisme technologique ont été étudiés sous toutes leurs dimensions, même si c'est la volonté politique qui a été le facteur le plus déterminant pour parvenir à l'accord sur l'objectif ambitieux à long terme. Un équilibre subtil a été atteint qui tient compte du calendrier de chaque État pour réaliser l'objectif ambitieux en fonction de ses circonstances et capacités propres. Le soutien à la mise en œuvre, notamment le financement pour les pays en développement et les États qui ont besoin d'aide, constitue la pierre angulaire de l'accord sur l'objectif ambitieux à long terme.

2.1.3 L'Arabie Saoudite est de l'avis que le LTAG constitue un objectif ambitieux global pour l'aviation qui couvre des mesures sectorielles, y compris celles relatives aux carburants d'aviation. L'adoption récente du LTAG a envoyé un signal fort à l'ensemble du secteur, des parties prenantes et des institutions financières. L'établissement d'objectifs et/ou de cibles supplémentaires introduirait indéniablement de la confusion et imposerait un fardeau excessif. Il est impératif de noter que de tels objectifs pourraient menacer l'accord ambitieux à long terme, élaboré si méticuleusement, et irait directement à l'encontre de ses principes fondamentaux.

2.1.4 Il convient de rappeler que la proposition sur les résultats et/ou les étapes intermédiaires était à l'ordre du jour de la Réunion de haut niveau sur l'objectif ambitieux à long terme (HLM-LTAG) et de la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI. Aucun consensus n'a été atteint concernant cette notion. Il faut donc souligner que la Conférence CAAF/3 ne saurait être utilisée pour réintroduire des éléments qui n'ont pas fait l'objet d'un accord lors des négociations sur le LTAG. En raison du coût de la production et de la matière première, qui demeure un défi majeur, l'établissement d'une quantité ou d'une cible précise serait contre-productif à ce stade. Il faut noter que la production actuelle de carburants d'aviation durable est très faible, représentant à peine 0,1 % de la demande mondiale.

2.1.5 L'Arabie Saoudite considère que la vision de l'OACI à l'horizon 2050 sur les SAF, les LCAF et les autres énergies plus propres constitue un sous-ensemble du LTAG, qui demeure le cadre mondial envisagé avec ses quatre composantes (politique et planification, cadre réglementaire, soutien à la mise en œuvre et financement) et qui servira de guide à la mise au point et au déploiement des SAF, LCAF et autres énergies plus propres, selon les principes et éléments qui y sont définis.

2.2 **Neutralité, agnosticisme, critères de durabilité adoptés au niveau international et systèmes de certification de la durabilité**

2.2.1 Le cadre mondial envisagé sera inclusif, politiquement neutre et technologiquement agnostique en s'ouvrant à toutes les sources d'énergie, filières de carburants, matières premières et technologies. L'approche par l'analyse de cycle de vie tout au long de la chaîne d'approvisionnement serait la méthodologie utilisée pour déterminer l'intensité de carbone de tous les carburants envisagés dans ce cadre d'action.

2.2.2 Il convient de noter que toute politique, réglementation ou pratique qui dénote un favoritisme ou une discrimination a le potentiel de concentrer la recherche et le développement, les avancées technologiques, l'innovation et les investissements sur des domaines précis, tout en freinant ou en limitant d'autres domaines.

2.2.3 Les États membres de l'OACI ont œuvré durement pendant des années pour parvenir à un accord sur les critères de durabilité au titre des carburants éligibles CORSIA (CEF). Ces critères seront aussi utilisés pour les carburants d'aviation du cadre mondial envisagé.

2.2.4 Le nombre limité de systèmes de certification de la durabilité dans le monde est flagrant, particulièrement dans l'hémisphère sud. L'application généralisée de systèmes équilibrés est essentielle pour la mise au point et le déploiement de carburants d'aviation au titre de ce cadre mondial.

2.3 **Méthodes comptables et système *book and claim* (réservation et réclamation)**

2.3.1 L'OACI et ses États membres ont mis en place une méthode robuste en matière de comptabilité et d'établissement de rapports au titre du CORSIA. En outre, la 41^e Assemblée a prié le Conseil de suivre régulièrement les progrès vers la mise en œuvre de tous les éléments d'un panier de mesures, qui comprend les carburants, en vue de la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme.

2.3.2 L'Arabie Saoudite est convaincue que le travail sur les méthodes comptables des carburants devrait reposer sur des méthodes existantes à l'OACI, par exemple, le CORSIA (système de surveillance, de déclaration et de vérification), les plans d'action nationaux (PAN), etc.

2.3.3 Au cours de différentes manifestations et rencontres (par exemple, la consultation informelle du Conseil avec les institutions financières et les compagnies de production d'énergie, l'État des lieux de l'OACI, la Consultation préalable à la Conférence CAAF et les rencontres du Groupe d'action du transport aérien), l'Arabie Saoudite a remarqué qu'il semblait exister un malentendu et une ambiguïté généralisés concernant les systèmes de réservation et de réclamation (*Book and claim*).

2.3.4 L'Arabie Saoudite considère ces systèmes comme une forme de mécanisme de marché, et ils doivent être conformes à l'article 6 de l'Accord de Paris, en particulier « les approches coopératives » et ses « résultats d'atténuation transférés au niveau international ».

2.3.5 À ce jour, la Conférence CAAF/3 ne sera pas en mesure de prendre une décision sur les systèmes de réservation et de réclamation et se limiterait à un examen préalable, une étude sur leurs points forts et effets potentiels, et une réflexion sur le rôle envisagé de l'OACI à cet égard, le cas échéant.

2.4 **Soutien à la mise en œuvre**

2.4.1 Le soutien à la mise en œuvre, notamment le renforcement des capacités, le transfert de technologies et l'appui financier, constitue un élément clé de l'accord sur l'objectif ambitieux à long terme, et devrait être mis en œuvre de manière effective conformément à la résolution A41-21, pour s'assurer de la réalisation du LTAG.

2.4.2 Tout en saluant l'initiative ACT-SAF du Secrétariat, nous pensons que d'autres étapes importantes sont nécessaires pour élargir sa portée en vue de couvrir les SAF, les LCAF et autres énergies d'aviation plus propres.

2.5 **Approche prudente concernant les coûts et avancées technologiques**

2.5.1 Une approche prudente concernant les coûts doit être adoptée lors de la mise en œuvre du cadre mondial envisagé, en tenant compte notamment des effets de la croissance durable sur le transport aérien et des incidences en matière de coût (y compris les tarifs aériens et le prix des SAF, LCAF et autres énergies plus propres). Il convient de souligner que selon le rapport du LTAG, une hausse des coûts afférents aux carburants serait à prévoir pour les transporteurs aériens de l'ordre de 1 100 milliards USD, 2 700 milliards USD et 4 000 milliards USD au titre des ambitions faibles, moyennes et élevées respectivement.

2.5.2 Par ailleurs, certaines technologies considérées comme ayant le plus d'impact sur la réduction des GES, à savoir les carburants produits à partir du CO₂ atmosphérique ou l'utilisation d'hydrogène cryogénique, nécessitent encore d'importants développements, une validation de leur pertinence technique et un déploiement économiquement viable.

2.6 **Rôles des pays en développement et monopole**

2.6.1 Les États membres de l'OACI ayant des niveaux de maturité et des points de départ différents en ce qui concerne les carburants d'aviation, l'Arabie Saoudite tient à souligner que le cadre mondial envisagé doit inclure les pays en développement dans ce marché émergent et éviter qu'ils se limitent à la fourniture de matières premières pour les carburants. Qui plus est, ce cadre devra prévenir toute conséquence inattendue qui pourrait entraîner la prise de monopole sur ce marché naissant par certains acteurs.

3. **SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3**

3.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) prendre note du contenu de la présente note ;
- b) convenir de refléter les principes et éléments abordés au paragraphe 2 de la présente note dans le cadre mondial envisagé pour les carburants d'aviation.