



NOTE DE TRAVAIL

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

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

Point 3 : Assistance et renforcement des capacités pour une énergie plus propre

**PERSPECTIVE DE L'AMÉRIQUE CENTRALE SUR LES SAF, LCAF
ET LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT**

[Note présentée par le Guatemala au nom des États d'Amérique centrale, membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)²]

RÉSUMÉ

La troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3), qui se tiendra en novembre prochain, relèvera le défi de faire une déclaration sur le déploiement des carburants d'aviation durables (SAF) à l'appui de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes d'ici 2050, adopté à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI. Cette déclaration visera principalement à établir un cadre mondial de l'OACI concernant l'utilisation de carburants d'aviation plus propres, comme les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF).

Cette déclaration est d'autant plus importante pour les États en développement comme ceux d'Amérique centrale, car les composantes essentielles de cette déclaration devront comprendre des éléments portant par exemple sur la politique et la planification, le cadre réglementaire, le soutien à la mise en œuvre, et en particulier le financement en vue d'accroître la production et d'améliorer la compétitivité des prix de l'énergie propre.

À ce jour, les carburants d'aviation durables sont considérés comme le principal moyen de réduire les émissions de CO₂, en tenant compte de leur production réduite. Il est nécessaire d'assurer une coordination efficace entre les États pour que cette mesure produise les résultats utiles pour entretenir l'intention d'atteindre les objectifs fixés, sans créer de distorsion du marché, en particulier eu égard au potentiel différencié de chaque région.

Par conséquent, il est urgent de formuler une vision mondiale axée sur la quantification, pour ce qui est de l'utilisation d'énergies plus propres d'ici 2030 et 2050, en cherchant à atteindre l'objectif de réduction à zéro des émissions nettes de CO₂ d'ici 2050, un engagement du secteur de l'aviation internationale, conforme à l'objectif de l'Accord de Paris de limiter la hausse de la température à 1,5°C.

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

¹ Versions anglaise et espagnole fournies par la COCESNA.

² Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua.

1. INTRODUCTION

1.1. Le secteur de l'aviation internationale a fait montre d'un engagement fort en faveur de l'efficacité, de la sécurité et de la protection de l'environnement, tant en ce qui concerne son exploitation que sa chaîne logistique, comme le prévoit le scénario de transformation ou de migration énergétique qu'incarne l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes d'ici 2050 adopté à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI.

1.2. Pour atteindre cet objectif, l'OACI et d'autres organisations multilatérales intéressées doivent promouvoir des politiques publiques régionales qui favorisent les SAF et les LCAF, dans le but d'établir des plans d'investissement conformes aux capacités des États. Le volume de production des énergies renouvelables leur permettra ainsi d'être compétitives par rapport aux combustibles fossiles. Il s'agira de mettre en place des bio-économies d'échelle axées sur la transformation de matières premières excédentaires dans les pays d'Amérique centrale. Ce n'est qu'ainsi que la décarbonation du secteur pourra être réalisée au moindre coût pour la société.

1.3. À cet égard, et dans l'esprit de collaboration qui la caractérise, l'OACI a tenu des réunions de haut niveau en préparation de la Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3). Des décisions seront prises à cette occasion concernant la politique générale et les objectifs mondiaux relatifs à l'élaboration et à la mise en œuvre des SAF. Les consultations préalables à la CAAF/3 qui se sont tenues en juillet et en septembre ont mis en évidence les différents niveaux de collaboration nécessaires de la part des pays en développement pour atteindre les objectifs fixés sur le plan environnemental.

1.4. Sur la base de ce qui précède, il convient de mentionner l'hypothèse soulevée dans le document n° 66 de la 77^e session de l'Assemblée générale annuelle de l'Association du transport aérien international, dans lequel le secteur a déclaré, à juste titre, qu'il conviendrait de combiner les mesures pour réduire à zéro les émissions nettes de l'aviation d'ici 2050, laquelle évoluera en fonction de la technologie la plus rentable disponible. S'agissant de l'approche actuelle, l'IATA envisage les possibilités suivantes :

- **2025** : grâce à des politiques publiques appropriées, la production de SAF devrait atteindre 7,9 milliards de litres (2 % de la consommation totale de carburant) ;
- **2030** : la production de SAF s'élève à 23 milliards de litres (5,2 % de la consommation totale de carburant). Les fournisseurs de services de navigation aérienne ont pleinement mis en œuvre les améliorations par blocs des systèmes d'aviation formulées par l'OACI ou des programmes régionaux, comme le ciel unique européen ;
- **2035** : la production de SAF s'élève à 91 milliards de litres (17 % de la consommation totale de carburant). Des avions électriques et/ou à hydrogène visent le marché régional (50 à 100 sièges, vols de 30 à 90 minutes) ;
- **2040** : la production de SAF s'élève à 229 milliards de litres (39 % des besoins totaux en carburant). Des avions à hydrogène visent le marché court-courrier (100 à 150 sièges, vols de 45 à 120 minutes) ;
- **2045** : la production de SAF s'élève à 346 milliards de litres (54 % des besoins totaux en carburant) ;

- **2050** : la production de SAF atteint 449 milliards de litres (65 % des besoins totaux en carburant).

1.5. La transition énergétique peut être le moteur d'un développement socio-économique général, mû par des politiques globales qui favorisent la décarbonation transformatrice des sociétés. Cette approche globale permettrait d'aligner la décarbonation de l'énergie sur les objectifs économiques, environnementaux et sociaux.

2. ANALYSE

2.1. Les États d'Amérique centrale valorisent la collaboration entre l'organisme de réglementation de l'aviation et le secteur du transport aérien, en l'occurrence entre l'OACI et l'IATA, qui ont assurément fixé des objectifs ambitieux concernant l'application de mesures durables, à faible émission de carbone et sans danger pour le climat en vue d'assurer un développement économique stable à long terme, notamment grâce aux SAF et aux LCAF.

2.2. Les consultations préalables à la CAAF/3 ont mis en évidence les différents niveaux de collaboration nécessaires de la part des pays en développement, comme ceux d'Amérique centrale en l'espèce, en faveur de la transition énergétique, qui passe par les SAF et les LCAF. Ces carburants peuvent promouvoir un large développement socio-économique, mû par des politiques globales qui mettent la décarbonation énergétique du secteur aérien international en concordance avec des objectifs économiques, environnementaux et sociaux dans le cadre d'un véritable développement durable.

2.3. Les scénarios temporels proposés par l'IATA concernant la production de SAF et de LCAF par rapport à la demande montrent un besoin exponentiel de produire ces carburants, pour lesquels il faut promouvoir des mécanismes d'accès à la technologie, à la recherche et à la sécurité juridique, en particulier pour des pays comme ceux d'Amérique centrale. En effet, il existe dans ces pays une grande variété de matières premières, mais les difficultés sont variables en ce qui concerne le financement de leur industrialisation.

2.4. Selon les informations à disposition, environ 90 % de l'offre en SAF et en LCAF prévue pour 2030 proviendra d'Europe et d'Amérique du Nord. Cela n'est pas seulement dû à la grande disponibilité de matières premières, mais plutôt au fait que ces régions ont accès à des sources de financement pour la recherche et le développement de technologies appropriées.

2.5. Les États d'Amérique centrale expriment leur plein soutien à la position de l'IATA à la CAAF/3 concernant la nécessité d'un cadre politique solide et complet qui permette une expansion rapide de l'offre de SAF à des prix compétitifs et de profiter ainsi des avantages d'énergies moins polluantes. À cet égard, il est nécessaire :

- a) que les gouvernements préconisent un soutien politique **rapide et efficace** afin de promouvoir la production de SAF et d'assurer le fonctionnement des marchés ;
- b) qu'un **mécanisme de comptabilisation des SAF** basé sur les normes et pratiques recommandées (SARP) du CORSIA soit adopté ;
- c) que des efforts **visant à diversifier les matières premières pour développer la production de SAF dans toutes les régions** soient mis en œuvre ;

- d) que le rôle de l'OACI soit renforcé pour **faciliter la mise en commun des connaissances** en vue d'accroître la production de SAF.

3. CONCLUSIONS

3.1. Il est nécessaire de promouvoir résolument, auprès de la communauté internationale, l'engagement fort ainsi que les mesures qu'a pris le secteur de l'aviation internationale concernant la réduction, l'atténuation et la compensation des émissions résultant de son exploitation et de sa chaîne de services ainsi que le scénario de transformation ou de migration énergétique qu'incarne l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes d'ici 2050, qui a été volontairement accepté.

3.2. Les États d'Amérique centrale qui forment la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) soutiennent toute action décisive visant à atteindre les objectifs sur le plan environnemental fixés à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, ainsi que la position de l'IATA à la CAAF/3, considérant que la déclaration de l'OACI à l'issue de cette conférence doit comporter des éléments structurels comme ceux-ci :

3.2.1. **Cadre réglementaire global** : celui-ci doit être ferme, mais en même temps flexible pour que les États puissent se l'approprier, sachant qu'il est nécessaire d'offrir une sécurité juridique comme base pour inciter les gouvernements ou les sous-régions à mettre en œuvre des plans stratégiques impliquant différentes parties prenantes, en particulier pour promouvoir des partenariats public-privé.

3.2.2. **Matières premières** : il est nécessaire d'élargir la recherche et l'accès à la technologie en mobilisant les sources de financement. Il sera ainsi possible de recenser le potentiel de diverses régions et de diversifier les sources de matières premières afin d'augmenter l'offre et de répondre à la demande croissante de SAF et de LCAF dans le secteur aérien.

3.2.3. **Mise au point de paramètres** : le secteur de l'aviation internationale devrait pouvoir mettre au point ses propres paramètres qui comprennent, entre autres, les coûts associés à la recherche-développement concernant les technologies, par exemple SAF et LCAF. Il estimera ainsi la pollution évitée à l'aune des informations figurant dans les certificats de réduction des émissions, lesquels concrétisent les objectifs environnementaux fixés.

3.2.4. **Accès au financement** : il est impératif de faciliter le financement de la recherche, du développement et de l'acquisition de technologies nécessaires à l'établissement d'usines de production de SAF et de LCAF dans les pays en développement, en particulier dans les régions où les matières premières nécessaires à ce type de carburant sont variées, comme l'isthme centraméricain. Ce n'est qu'ainsi qu'il sera possible d'inverser le scénario projeté pour 2030 sur l'origine territoriale de 90 % des SAF et des LCAF.

3.2.5. **Au-delà de la réglementation** : Aux fins de décarbonation énergétique du secteur de l'aviation internationale, il faut que son organe de réglementation le plus élevé au niveau mondial, ainsi que les États qui le composent, aillent au-delà de la réglementation et du renforcement des capacités. Pour atteindre l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes d'ici 2050, la TCB de l'OACI doit intervenir et faciliter la gestion de divers fonds mondiaux qui visent à promouvoir des programmes à moindre émission de carbone, et d'autres fonds bilatéraux et multilatéraux qui mobilisent les efforts financiers des États ou des sous-régions ayant un potentiel pour le développement des SAF et des LCAF.

4. **SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3**

4.1. La CAAF/3 est invitée à :

- a) encourager la participation des États aux différentes commissions et groupes de travail régionaux relatifs à la promotion des SAF et des LCAF afin d'établir des stratégies d'adoption en vue de financer et d'appliquer ces technologies à leur niveau ou au niveau sous-régional ;
- b) examiner la nécessité d'assurer une coopération et une collaboration entre les organismes de réglementation, le secteur, les États et d'autres secteurs pour atteindre l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes provenant de l'aviation internationale d'ici 2050 ;
- c) demander l'intervention en temps opportun de la TCB de l'OACI pour la mise en place de mécanismes visant à coordonner la coopération bilatérale, multilatérale et sud-sud concernant les ressources techniques et financières utiles à la mise en œuvre d'initiatives de recherche-développement sur les SAF et les LCAF dans des États ayant un fort potentiel de production.