



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

CARBURANTS ALTERNATIFS DURABLES POUR L'AVIATION

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En application de la Résolution A37-19 de l'Assemblée, qui demande à l'OACI et à ses États membres de participer activement à la poursuite des travaux dans le domaine des carburants alternatifs durables pour l'aviation, l'OACI a entrepris des activités visant à promouvoir et à faciliter la production de carburants alternatifs durables en aviation. Ces activités comprennent le partage de renseignements, la promotion du dialogue entre États et parties prenantes, la tenue à jour du Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF), la tenue en octobre 2011 de l'atelier de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs durables, le lancement de l'initiative « *Trajectoire vers un avenir durable* », en juin 2012, les travaux en cours sur les tendances environnementales et la création en juin 2012 du Groupe d'experts en carburants alternatifs durables (CARDUR).

Le dialogue et le partage de renseignements avec les États et les parties prenantes, les recommandations du Groupe d'experts en CARDUR, les travaux de l'OACI sur les tendances environnementales, en particulier par le truchement du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), et les plans d'action des États ont permis d'identifier les défis et les problèmes auxquels il faut s'attaquer pour quantifier, faciliter encore et promouvoir la production de carburants alternatifs durables en aviation.

Les prochaines priorités consisteront à s'attaquer aux barrières économiques initiales et à assurer une distribution à échelle commerciale durable. Il faut que les États aient des politiques spécifiques, notamment des mesures de soutien et des dispositions pour garantir la durabilité.

Des travaux complémentaires doivent être réalisés pour améliorer la manière dont les carburants alternatifs durables et les modifications des émissions liées au cycle de vie des carburants seront reflétés dans les évaluations des tendances environnementales de manière à pouvoir évaluer la contribution de ces carburants à la réalisation des objectifs ambitieux de l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître les faits nouveaux survenus, comme il est demandé dans la Résolution A37-19 de l'Assemblée, et à appuyer la poursuite des travaux de l'Organisation en vue de faciliter les efforts des États et de l'industrie en matière de développement et de distribution des carburants alternatifs durables pour l'aviation ;

b) à examiner les renseignements contenus dans la présente note en vue d'actualiser la Résolution A37-19 de l'Assemblée.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien ;</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note de travail seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget-programme ordinaire 2014-2016 et/ou de contributions budgétaires supplémentaires.
<i>Références :</i>	A38-WP/26, <i>Tendances actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation</i> A38-WP/32, <i>Protection de l'environnement – Faits nouveaux survenus dans d'autres organisations des Nations Unies et organisations internationales</i> A38-WP/34, <i>Énoncé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI en matière de protection de l'environnement — Changements climatiques.</i>

1. INTRODUCTION

1.1 En octobre 2010, la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A37-19 qui demande aux États membres d'élaborer des actions de politique pour accélérer le développement, la distribution et l'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation, qui feraient partie d'un panier de mesures visant à limiter les émissions de carbone de l'aviation internationale.

1.2 Les progrès et réalisations des cinq dernières années ont prouvé que les carburants alternatifs interchangeables¹ constituent une solution techniquement saine qui ne nécessitera pas d'apporter des modifications aux aéronefs ou à l'infrastructure d'approvisionnement en carburant. La distribution généralisée de ces carburants en aviation comme moyen de limiter les émissions de carbone est particulièrement pertinente étant donné que l'aviation, contrairement au transport routier par exemple, ne dispose pas de solution autre que les carburants liquides pour l'avenir prévisible. De plus, la concentration de la distribution de carburant d'aviation dans une série limitée de lieux peut faciliter la distribution généralisée de carburants nouveaux pour lesquels le secteur aéronautique a confirmé son vif intérêt.

1.3 La Résolution A37-19 demande de plus à l'OACI et à ses États membres de travailler de concert en échangeant des renseignements et leurs pratiques optimales, et de participer activement à la poursuite des travaux en matière de carburants alternatifs durables pour l'aviation.

2. PROMOTION ET FACILITATION DE LA PRODUCTION DE CARBURANTS ALTERNATIFS DURABLES POUR L'AVIATION

2.1 En novembre 2009, la Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF) a créé le Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatif (GFAAF) comme moyen de regrouper et de communiquer des renseignements sur les activités existantes dans le domaine des carburants d'aviation alternatifs. Accessible grâce au site web public de l'OACI², le GFAAF contient des nouvelles à jour,

¹ Un carburant « interchangeable » est entièrement interchangeable avec du carburateur courant et entièrement compatible avec les systèmes existants.

² Adresse internet du GFAAF : <http://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/default.aspx>

des annonces et des activités relatives au carburant pour l'aviation, des descriptions de projets et d'initiatives en cours ainsi que des documents de référence et des liens intéressants.

2.2 À l'issue des travaux de la Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs de 2009, l'OACI a organisé à Montréal, en octobre 2011, l'atelier sur l'aviation et les carburants alternatifs durables, avec pour objectif de promouvoir le dialogue entre les États, les institutions financières, les producteurs de carburant et les exploitants. Cet atelier a permis de réunir des experts et des organisations en vue de s'attaquer à des problèmes pertinents dans le domaine des carburants alternatifs pour l'aviation, et des vues y ont été exprimées concernant la nécessité de politiques et de mesures mondiales visant à faciliter la distribution généralisée, ainsi qu'une harmonisation accrue en matière de durabilité³.

2.3 En juin 2012, l'OACI a lancé l'initiative *Trajectoire vers un avenir durable*, en étroite coopération avec des gouvernements, des exploitants, des aéroports, des fournisseurs de carburant et des responsables de la gestion de la circulation aérienne, ce qui a permis d'effectuer quatre vols en correspondance, tous alimentés à l'aide de carburants alternatifs, de Montréal au Sommet Rio+20. Environ 400 personnes ont collaboré à cette initiative qui a permis d'éviter au total 47 tonnes d'émission de CO₂ sur l'itinéraire international le plus long effectué à l'aide biocarburants (voir la note A38-WP/32, *Protection de l'environnement – Faits nouveaux survenus dans d'autres organisations des Nations Unies et organisations internationales*) et de transporter le plus grand nombre de passagers sur des vols commerciaux alimentés par des biocarburants dans un délai de 24 heures. Une présentation détaillée de cette initiative a été publiée et peut être consultée sur le site web public de l'OACI⁴.

2.4 En juin 2012, l'OACI a créé le Groupe d'experts en carburants alternatifs durables (CARDUR) en le chargeant d'élaborer des recommandations pour faciliter encore le développement et la distribution mondiale de carburants alternatifs durables en aviation. Le Groupe s'est employé essentiellement à déterminer les principaux défis à court terme liés à l'utilisation généralisée de carburants alternatifs durables pour l'aviation et à trouver des solutions pour résoudre les problèmes. En particulier, le Groupe s'est attaqué à la question de la durabilité et s'est efforcé de trouver des options auxquelles les États pourraient recourir pour régler la question de la durabilité de ces carburants. Les domaines dans lesquels l'OACI pourrait intervenir ont aussi été définis. Les résultats et les recommandations du Groupe d'experts en CARDUR figurent dans l'Appendice à la présente note de travail, pour information.

2.5 Le séminaire OACI De l'aide pour agir — l'aviation et les changements climatiques, et le Symposium sur l'aviation et les changements climatiques — Destination verte, tenus à Montréal en octobre 2012 et mai 2013, respectivement, ont constitué des occasions supplémentaires pour l'OACI de promouvoir le dialogue et l'échange de renseignements sur le développement de carburants alternatifs durables. De plus, un chapitre du Rapport sur l'environnement est consacré à cette question.

2.6 L'OACI a participé au Pavillon sur les carburants alternatifs au Salon de l'aéronautique de Paris, en juin 2013, pour promouvoir la coopération internationale en vue du développement et de l'utilisation généralisée de carburants alternatifs en aviation et la célébration du premier anniversaire de l'initiative mondiale Rio+20 de l'OACI intitulée *En route vers un futur durable* durant laquelle l'OACI et ses partenaires de l'initiative ont mis les pleins feux sur les progrès réalisés depuis Rio+20.

³ Rapport disponible à : [http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/SUSTAF%20Review\[2\].pdf](http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/SUSTAF%20Review[2].pdf)

⁴ http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/RIO+20_Flightpath_Review.pdf

3. **TENIR COMPTE DES CARBURANTS ALTERNATIFS DANS L'ÉVALUATION DES TENDANCES**

3.1 Des travaux ont aussi été entrepris en vue d'améliorer en particulier l'évaluation des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale (voir la note A38-WP/26, *Tendances actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation*). La méthodologie a été approuvée pour tenir compte de la contribution des différentes mesures (à savoir technologie, opérations, carburants alternatifs et mesures basées sur le marché — MBM), séparément. Bien que la quantification des carburants alternatifs se soit révélée être un défi majeur, les plans d'action nationaux ont constitué l'une des sources d'information concernant les contributions des carburants alternatifs durables.

3.2 L'Équipe spéciale sur la modélisation et les bases de données du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a chargé le Groupe spécial sur les carburants alternatifs (AFHAG) d'inclure les carburants alternatifs dans l'évaluation des émissions de l'aviation en se fondant sur les plans d'action nationaux ainsi que sur les réponses à la lettre AN 1/17-12/59, Questionnaire sur la production de carburéacteurs alternatifs, qui sollicitait des informations spécifiques concernant les objectifs des États en matière de carburants alternatifs. L'exercice a fait ressortir des incertitudes sur la manière de tenir compte des modifications survenues dans les émissions de gaz à effet de serre (GES). L'une des difficultés pour compiler ce type de renseignements tient au fait que, contrairement à la technologie et aux opérations pour lesquelles les réductions des émissions de CO₂ sont directement reliées à l'efficacité et/ou aux MBM, dans le cas desquelles les réductions dans d'autres secteurs peuvent être prises en compte sous forme de réductions nettes des émissions, la contribution des carburants alternatifs durables est envisagée dans une perspective de cycle de vie, et le fait d'ajouter des réductions nettes de CO₂ à des réductions liées au cycle de vie n'est pas un exercice simple. Il a aussi été difficile de faire une projection de la distribution des carburants alternatifs étant donné qu'à ce jour de nombreux projets ou plans de production future en sont encore à leur phase initiale.

4. **DÉFIS**

4.1 Le développement initial de carburants d'aviation alternatifs a été couronné de succès et les compagnies aériennes ont été proactives pour démontrer la faisabilité de ce concept en effectuant plus de 1 500 vols commerciaux. Cependant, en dépit de ces progrès, l'utilisation opérationnelle de carburants alternatifs demeure limitée et la production commerciale de ces carburants n'a pas encore débuté. L'écart de prix actuel par rapport au carburéacteur ordinaire demeure un obstacle moyen pour l'adoption et la distribution généralisée à l'échelle commerciale. Des mesures de politique demeurent nécessaires de la part des États pour accélérer le développement, la distribution et l'utilisation de ces carburants.

4.2 Le projet de garantir une distribution durable constitue un deuxième défi majeur que les États doivent relever dans leurs politiques. Au-delà des réductions d'émissions de GES, ce projet englobe la gestion et le contrôle des incidences environnementales, sociales et économiques d'une distribution à échelle commerciale, pour lesquels des mesures spéciales doivent être prévues dans les politiques concernant les biocarburants.

4.3 Lorsque l'on considère les défis de la distribution ainsi que la variété des options qui s'offrent aux États pour s'attaquer à la question de la durabilité, le caractère mondial de l'aviation internationale doit être pris en compte. L'émergence de règlements régionaux disparates pourrait compromettre la distribution à échelle commerciale des carburants alternatifs pour l'aviation, tandis que l'avancement vers une harmonisation accrue ou des mécanismes de reconnaissance mutuelle seraient bénéfiques.

5. ÉTAPES PROCHAINES

5.1 Le Groupe d'experts en CARDUR a insisté sur la nécessité et l'avantage du partage de renseignements sur les progrès, la réglementation et l'expérience acquise en matière de développement, de distribution et d'utilisation de carburants alternatifs durables, et il a recommandé que l'OACI poursuive ses activités de soutien, en particulier pour ce qui est d'identifier et de diffuser des renseignements sur les pratiques qui ont été couronnées de succès.

5.2 En rapport avec le rôle central que joue l'OACI dans l'évaluation des tendances pour les émissions futures de l'aviation et les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux, il faut élaborer une vision globale de la production future des carburéacteurs alternatifs. On pourrait y parvenir en recueillant des renseignements sur les progrès réalisés en matière de distribution de carburants alternatifs, y compris des informations qui pourraient être fournies, à titre volontaire, dans les plans d'action des États.

5.3 Pour permettre l'utilisation de projections sur les carburéacteurs alternatifs afin d'évaluer les progrès réalisés en vue d'atteindre des objectifs ambitieux mondiaux, des travaux doivent être entrepris avec des États concernant les moyens d'évaluer et de tenir compte des modifications du cycle de vie des émissions de GES pour les carburants ordinaires et les carburants alternatifs.

5.4 Il faudrait aussi envisager la meilleure manière d'appuyer les États pour qu'ils travaillent ensemble dans des domaines qui bénéficieraient d'approches communes pour une plus grande convergence ou la définition de mécanismes d'interopérabilité. Ces domaines incluent les efforts visant à évaluer la durabilité des carburants et les réductions de GES parmi les régions et les États, ainsi que les projections pour la disponibilité et l'utilisation de la biomasse. Ces approches communes seraient conformes aux approches d'autres modes de transport et devraient être élaborées de concert avec d'autres organisations compétentes.

6. CONCLUSIONS

6.1 D'importantes réalisations ont eu lieu au cours des trois dernières années par rapport avec l'émergence de carburants alternatifs durables. Leur faisabilité technologique est prouvée, la certification d'un mélange à 50 % est approuvée et l'utilisation de carburants alternatifs a été validée par la réalisation de vols réguliers commerciaux. Désormais, il faut poursuivre les travaux dans ce domaine et il faut notamment aussi que les États formulent des politiques ciblées pour s'attaquer aux obstacles économiques et permettre la distribution durable de ces carburants à échelle commerciale.

6.2 Un plus grand partage des renseignements et des échanges entre États continuent de faire l'objet d'une promotion par l'intermédiaire de l'OACI. L'Organisation joue aussi un rôle clé pour ce qui est d'inclure les carburants alternatifs durables dans les tendances environnementales futures, pour lesquelles il faut disposer de comptes rendus sur les initiatives et de travaux méthodologiques réalisés de façon harmonisée afin de tenir compte du cycle de vie des émissions de carburants.

APPENDICE A

RÉSULTATS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE D'EXPERTS EN CARDUR

1. INTRODUCTION

1.1 En juin 2012, l'OACI a créé le Groupe d'Experts en CARDUR en le chargeant d'élaborer des recommandations pour faciliter encore le développement et l'utilisation généralisée à l'échelle mondiale de carburants alternatifs durables pour l'aviation. Le Groupe s'est employé à identifier les principaux défis à court terme liés à l'utilisation généralisée de carburants alternatifs durables pour l'aviation et à trouver des solutions pour surmonter les problèmes qui se posent. En particulier, il a abordé la question de la durabilité et a cherché à déterminer d'éventuelles options auxquelles les États pourraient recourir pour régler la question de la durabilité de ces carburants. Il a aussi identifié d'autres domaines dans lesquels l'OACI pourrait intervenir.

1.2 Les recommandations du Groupe d'experts en CARDUR ont ensuite été examinées par le Groupe de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HGCC) ainsi que par le Conseil, dans le cadre de ses travaux pour élaborer des recommandations stratégiques concernant les éléments de la Résolution de la 38^e session de l'Assemblée relative à l'aviation internationale et aux changements climatiques (voir la note A38-WP/34).

1.3 Dans le contexte des travaux du Groupe d'experts en CARDUR, on entend par « carburants alternatifs durables » des carburants conformes aux piliers environnemental, social et économique de la durabilité et, en particulier, des carburants qui ont un bilan en ce qui concerne le cycle de vie des gaz à effets de serre (GES) moins dommageable que celui des carburants ordinaires. Conforme aux objectifs environnementaux de l'OACI, l'utilisation de carburants alternatifs durables pourrait amener, grâce à des améliorations continues dans l'avenir, des réductions significatives des émissions de GES en comparaison avec les carburateurs ordinaires.

1.4 Les recommandations du Groupe d'experts en CARDUR sont présentées dans les paragraphes ci-après. Pour de plus amples renseignements à l'appui des recommandations du Groupe, on pourra consulter le site web du GFAAF⁵.

2. RELEVER LES DÉFIS MAJEURS LIÉS À L'UTILISATION À ÉCHELLE COMMERCIALE DE CARBURANTS ALTERNATIFS DURABLES

2.1 Le Groupe d'experts en CARDUR a conclu que, même si la disponibilité d'une matière première durable et l'incidence de sa production constituent un défi majeur à long terme, l'économie dans son ensemble demeure le problème principal à court terme. Aujourd'hui, le défi le plus significatif consiste à encourager des investissements en capital pour accroître la production de carburants alternatifs.

⁵ "The challenges for the development and development of sustainable alternative fuels in aviation" – GFAAF, section "Literature Review/Reference documents" – <http://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/default.aspx>

2.2 Afin de créer la perspective économique à long terme nécessaire à l'émergence de carburants alternatifs durables en aviation, les États doivent voir l'aviation dans le cadre des politiques énergétiques renouvelables et établir un contexte réglementaire et politique stable pour une durée de 10 ans ou plus afin d'attirer des investisseurs vers le développement et la distribution de carburants alternatifs pour l'aviation.

2.3 Le Groupe a donc recommandé que les politiques des États devraient :

- a) s'attaquer à la question du manque de compétitivité des prix des carburants alternatifs par rapport aux carburateurs ordinaires et à celles de l'absence d'incitatifs envers les avantages environnementaux de l'utilisation de carburants alternatifs, éléments qui, joints aux risques et aux incertitudes du marché, dissuadent les investisseurs de financer des projets ;
- b) ne plus tenir en défaveur l'utilisation de carburants d'aviation alternatifs par rapport au carburants de transport routier alternatifs, lesquels sont de plus actuellement moins chers à produire ;
- c) utiliser des subventions, des incitatifs fiscaux et d'autres formes d'assistance pour appuyer le développement des différentes étapes de la chaîne de valeurs, y compris la production de matières premières durables, étant donné que l'assurance de l'approvisionnement de matières premières durables à long terme à des prix compétitifs est essentielle au développement de carburants alternatifs durables ;
- d) appuyer la recherche et le développement pour accélérer la production commerciale en améliorant l'efficacité et le coût des matières premières et la production de carburants pour réduire l'écart de prix avec les carburateurs ordinaires, y compris grâce à la qualification et à la mise à niveau de procédés supplémentaires de production.

2.4 Le développement et la distribution de carburants alternatifs en aviation est une question multidisciplinaire étroitement liée à d'autres politiques en matière d'énergie renouvelable ainsi qu'à des politiques dans les domaines de l'agriculture et de la durabilité environnementale et sociale. Par conséquent, le Groupe d'experts en CARDUR a recommandé une approche coordonnée entre les ministères compétents en matière d'évaluation et de planification des ressources de la biomasse, d'attribution de parts d'énergies renouvelables à l'aviation, de mise en œuvre de politiques ainsi que d'évaluation de toutes les incidences sur une mise en marché.

3. DURABILITÉ ET OPTIONS POSSIBLES POUR UNE DISTRIBUTION À ÉCHELLE COMMERCIALE DURABLE

3.1 La gestion et le contrôle des incidences environnementales, sociales et économiques sont les trois piliers du succès d'un développement durable des carburants d'aviation alternatifs. Les émissions de GES liées à l'utilisation de carburants alternatifs de même que d'autres attributs environnementaux, sociaux et économiques, subissent l'influence directe des conditions de production de la matière première et du carburant, dont la durabilité doit être démontrée.

3.2 Le Groupe d'experts en CARDUR a recommandé que les principes généraux ci-après soient pris en compte pour l'utilisation généralisée de carburants alternatifs en aviation :

- a) les carburants alternatifs durables produits pour l'aviation devraient permettre une réduction nette des émissions de GES sur la base d'un cycle de vie, comparativement à l'utilisation de carburateurs ordinaires, une attention particulière étant accordée aux stocks de charbon des terres converties pour la production de matières premières et aux progrès continus vers des réductions plus importantes des émissions ;
- b) les domaines de grande importance pour la biodiversité, la conservation et les services d'écosystème⁶ devraient être identifiés et préservés ;
- c) les carburants alternatifs durables produits pour l'aviation devraient contribuer au développement social et économique local, et la concurrence avec la production alimentaire devrait être limitée au minimum.

3.3 Trois approches complémentaires ont été élaborées pour régler la question de la durabilité des carburants alternatifs : 1) la mesure d'indicateurs pour évaluer les progrès réalisés par rapport à un cheminement défini de développement durable ; 2) des normes et régimes de certification volontaires qui certifient la conformité de la production par rapport à des critères définis de durabilité ; 3) des règlements qui ont été introduits par certains États concernant les carburants alternatifs, dans lesquels la conformité avec des critères de durabilité est exigée pour que les carburants soient reconnus dans la réalisation d'objectifs nationaux pour une énergie renouvelable ou pour qu'ils bénéficient de mesures de soutien. De plus amples renseignements concernant ces approches de la durabilité sont fournis dans le document d'accompagnement affiché sur le site web du GFAAF.

3.4 Chacune de ces approches répond à des besoins et objectifs distincts et peut nécessiter leur combinaison. Fondées sur cette combinaison des approches existantes, les dispositions et mesures visant à assurer la durabilité des carburants doit faire partie de la politique de promotion des carburants alternatifs en aviation, y compris en ce qui concerne le contrôle au niveau national des incidences de la distribution commerciale.

3.5 D'autres mesures peuvent se révéler nécessaires pour garantir une distribution commerciale durable. Par exemple, celle-ci pourrait entraîner des incidences indirectes telles que les incidences sur le marché mondial de l'alimentation ou des modifications de l'utilisation des terrains dans d'autres régions géographiques en raison du déplacement des cultures antérieures (phénomène connu sous le nom de changement indirect de l'utilisation des terrains et reconnu comme pouvant induire des émissions de gaz à effet de serre). Pour s'attaquer à ces incidences, il pourrait se révéler nécessaire d'adopter d'autres politiques et de réaliser d'autres travaux de méthodologie et de recherche.

3.6 En raison du caractère particulier de l'aviation internationale, l'émergence de réglementations régionales disparates pourrait compromettre la distribution commerciale des carburants alternatifs pour l'aviation, et l'on s'attend à ce qu'il faille régulièrement reconnaître ces carburants dans

⁶ Millennium Ecosystems Assessment: "Ecosystem services are the benefits people obtain from ecosystems. These include provisioning services such as food and water; regulating services such as flood and disease control; cultural services such as spiritual, recreational, and cultural benefits; and supporting services, such as nutrient cycling, that maintain the conditions for life on Earth" – Ecosystems and Human Well-being – A Framework for Assessment, <http://www.millenniumassessment.org>.

des pays autres que le pays de production ou de raffinage. Des progrès vers une harmonisation accrue ou des mécanismes renforcés de reconnaissance mutuelle apporteraient des avantages.

4. TRAVAUX FUTURS

4.1 Le Groupe d'experts en CARDUR est convenu de la nécessité et de l'avantage du partage de renseignements sur les bonnes pratiques en matière de production et d'utilisation de carburants alternatifs, ainsi qu'en ce qui concerne la réglementation, domaines dans lesquels les activités de soutien de l'OACI devraient se poursuivre. Il faudrait aussi examiner la meilleure manière d'aider les États à travailler ensemble dans les domaines qui tireraient avantage d'approches communes pour une plus grande convergence ou la définition de mécanismes d'interopérabilité, y compris en ce qui concerne les efforts visant à évaluer la durabilité des carburants et les réductions des émissions de GES dans les diverses régions et les divers États. De telles approches communes devraient cadrer avec les approches d'autres modes de transport et être évaluées de concert avec d'autres organisations compétentes.

4.2 De plus, des besoins précis et des initiatives utiles devraient être identifiés qui bénéficieraient des mesures prises par l'OACI :

- a) élaborer un survol mondial de la production future de carburéacteurs alternatifs et identifier et diffuser des renseignements sur les pratiques couronnées de succès en recueillant des éléments concernant l'avancement de la distribution des carburants alternatifs, y compris des éléments qui seraient insérés à titre volontaire dans les plans d'action nationaux ;
- b) travailler de concert avec les États pour fournir des renseignements sur les moyens de tenir compte des modifications des émissions de GES pour les carburéacteurs ordinaires et alternatifs, de manière que les projections futures concernant les carburéacteurs alternatifs puissent être utilisées pour évaluer les progrès réalisés pour atteindre les objectifs environnementaux de l'aviation internationale.