



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

**ÉNERGIE PLUS PROPRE POUR L'AVIATION : DÉFIS DE MISE EN ŒUVRE
ET OPTIONS POLITIQUES PRÉFÉRÉES DU SECTEUR DE L'AVIATION**

[Note présentée par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de la navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)]

RÉSUMÉ

Les politiques gouvernementales joueront un rôle déterminant dans le déploiement et le changement d'échelle de l'utilisation de sources d'énergie plus propres dans l'aviation. L'ensemble des associations du secteur sont en quête de politiques de soutien de la part des États, qui soient harmonisées au niveau mondial, tout en étant neutres du point de vue des technologies et des matières premières. Il y a grand besoin d'une approche équilibrée au niveau des politiques pour la montée en puissance de la production de sources d'énergies plus propres pour l'aviation, évitant des distorsions préjudiciables du marché et des déversements carbonés.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Pour réaliser l'objectif de zéro émission nette d'ici à 2050, entre 53 et 71 % du total des réductions d'émissions seront réalisées par l'utilisation du carburant d'aviation durable, ou SAF²³. Le secteur est d'avis qu'en 2050, l'intensité carbone du carburant utilisé devrait avoir été réduite de 80 % par rapport à la moyenne des hydrocarbures fossiles actuels. Cela signifierait passer de moins de 0,24 Mt de SAF en 2022 à une production et une utilisation de l'ordre de 370 à 490 Mt par an d'ici à 2050, puisées dans toutes les matières premières durables disponibles. En outre, de nouveaux processus industriels SAF,

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ATAG

² Décrit dans *Waypoint 2050* (www.aviationbenefits.org/W2050) et confirmé par d'autres analyses telles que les feuilles de route vers zéro émission de l'IATA : www.iata.org/en/programs/environment/roadmaps/

³ Le reste des émissions sera traité par une meilleure efficacité de l'exploitation, de meilleurs rendements obtenus par la technologie aéronautique, des avions propulsés à l'hydrogène et des mesures basées sur le marché.

actuellement non disponibles à l'échelle requise, particulièrement pour les matières premières avancées⁴, devront être développés davantage et redimensionnés.

1.2 Atteindre un niveau aussi ambitieux demandera un soutien substantiel de la part des gouvernements et des partenaires dans la chaîne de valeur. La politique gouvernementale a un rôle crucial à jouer pour encourager l'évolution de la production de SAF.

2. ÉTAT DES LIEUX ET DÉFIS

2.1 Le manque d'appuis suffisants et efficaces aux politiques demeure l'un des principaux obstacles⁵ au développement rapide du SAF et à son déploiement. Dans l'état actuel des réglementations relatives aux carburants renouvelables, l'offre de SAF est limitée et par conséquent son prix est notablement supérieur à celui du kérosène traditionnel comme à ceux d'autres carburants renouvelables tels que le diesel vert. L'achat des stocks existants a occasionné au secteur un surcoût évalué entre 322 et 510 millions USD en 2022⁶, lequel continuera d'augmenter exponentiellement tout au long des efforts consentis pour atteindre l'objectif de zéro émission nette à l'horizon 2050.

2.2 Des politiques et des investissements adéquats devraient se concentrer sur l'aide à l'accroissement de l'offre SAF et à la baisse des coûts. Si l'on admet qu'il puisse y avoir un surcoût pour l'usage du SAF pendant un certain temps, celui-ci peut être réduit par des mécanismes visant à accélérer son adoption, ce qui devrait être le but de toutes les politiques aux niveaux national et mondial.

3. PRINCIPALES CONSIDÉRATIONS À L'INTENTION DES DÉCIDEURS POLITIQUES

3.1 RÔLE DES POLITIQUES ET ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS D'UN CADRE POLITIQUE EFFICACE

3.1.1 Les politiques relatives au déploiement à court ou plus ou moins long terme de sources d'énergies plus propres pour l'aviation apporteront aux producteurs et aux investisseurs la sécurité nécessaire pour leur affecter des capacités de production existantes et faciliteront d'autres investissements dans de nouvelles infrastructures de production. Les politiques pourraient aussi aider à promouvoir l'effort de recherche et développement pour de nouveaux processus de production ainsi que les chaînes d'approvisionnement associées.

3.1.2 Une approche politique harmonisée au niveau mondial aiderait à éviter des conséquences non souhaitées telles que distorsions du marché et déversements de carbone. Dans le cadre de ses activités de renforcement des capacités, l'OACI pourrait contribuer à l'harmonisation de cette approche politique.

⁴ Comme exemples de matières premières avancées, on peut citer entre autres les déchets humides, les extraits d'algues, les résidus de l'agriculture et de la sylviculture, les déchets de nourriture, les déchets municipaux solides (*municipal solid waste*, MSW) ainsi que les recherches en cours sur la capture de carbone et l'hydrogène vert envisagés pour les e-fuels.

⁵ Parmi les autres défis, on peut citer sans être exhaustif : l'absence d'une approche harmonisée dans la méthodologie de comptabilité du SAF ; le manque d'accès au SAF dans la logistique carburants existante et l'infrastructure des aéroports ; la mauvaise compréhension du SAF en tant que mesure interne s'ajoutant aux compensations carbone ; la disponibilité limitée de matières premières durables d'exploitation rentable pour le SAF ; le peu d'investissement et le coût élevé du financement des infrastructures de production du SAF ; la concurrence pour les ressources en matières premières et les incitations avec d'autres secteurs tels que le transport routier et l'électricité renouvelable.

⁶ Approche IATA de la politique de développement du SAF, mai 2023.

3.1.3 En termes généraux, la politique devrait viser :

- a) l'harmonisation entre les différents pays et secteurs industriels ;
- b) la stabilité et la prévisibilité ;
- c) la neutralité du point de vue technologique ;
- d) la neutralité du point de vue des matières premières ;
- e) la primauté de normes de durabilité reconnues mondialement [tels les critères de durabilité OACI CORSIA pour les carburants éligibles CORSIA (*CORSIA-eligible fuels*, CEF)] et permettre la réciprocité des critères de durabilité ;
- f) la facilitation de la certification des chaînes d'approvisionnement en énergie propre suivant les standards de durabilité approuvés internationalement ;
- g) la possibilité d'empilement, c'est-à-dire permettre la coexistence de plusieurs initiatives ;
- h) la prise en charge de mécanismes de mesure des réductions d'émissions associées à l'utilisation de sources d'énergie plus propres pour l'aviation.

3.2 **OPTIONS POLITIQUES POUR INTENSIFIER LES ÉNERGIES PROPRES POUR L'AVIATION**

3.2.1 On considère généralement que les deux options politiques les plus communes pour favoriser des énergies plus propres dans l'aviation sont les incitations financières et les astreintes. Des incitations financières pourraient être introduites au travers d'interventions politiques susceptibles de faciliter l'accès au capital, de réduire le fardeau des coûts initiaux élevés, d'abaisser les coûts de financement et d'encourager la création de nouveaux marchés - toutes mesures qui rendent le SAF beaucoup plus accessible du point de vue de son utilisation et de son intensification jusqu'à l'objectif final. D'un autre côté, les astreintes sont des obligations imposées par les États d'utiliser une proportion minimale de sources d'énergie propres. Ces obligations peuvent être imposées aux fournisseurs comme aux acheteurs.

3.2.2 Toutefois, il existe une large gamme de **politiques incitatives**⁷, dont voici des exemples :

- a) les exonérations, déductions et allègements fiscaux sur la production, la vente ou l'approvisionnement ;
- b) le soutien financier public (subventions) et les garanties de prêt pour les installations de production ;
- c) les subventions pour les matières premières et autres mécanismes de soutien similaires ;
- d) les politiques de marchés financiers telles que le traitement préférentiel des instruments financiers sur mesure⁸ ;
- e) les politiques comptables, notamment les plans d'amortissement ;
- f) les programmes et le soutien à la recherche et au développement (R&D).

3.2.3 Les astreintes peuvent envoyer au marché un signal fort, mais elles doivent s'accompagner de mesures positives pour augmenter la disponibilité et la viabilité économique du SAF. Si elles étaient appliquées actuellement, les astreintes bénéficieraient au processus bien établi des esters et acides gras hydrotraités (HEFA), qui assure aujourd'hui la quasi-totalité de la production de SAF. L'intensification de la production d'autres processus SAF avancés deviendra de plus en plus importante pour diversifier le vivier

⁷ Vous trouverez d'autres exemples de politiques incitatives dans les Directives de l'OACI sur les politiques SAF : www.icao.int/environmental-protection/Documents/SAF/Guidance%20on%20SAF%20policies%20-%20Version%202.pdf

⁸ Vous trouverez plus de détails dans la feuille de route financière récemment publiée par l'IATA : www.iata.org/contentassets/8d19e716636a47c184e7221c77563c93/finance-net-zero-roadmap.pdf

de matières premières vers des solutions plus évolutives. En cas de mise en œuvre d’astreintes gouvernementales, les considérations suivantes s’appliquent :

- a) elles ne doivent être utilisées qu’en tant qu’outils d’appoint dans une stratégie plus large d’augmentation de la production de SAF ;
- b) elles doivent être complétées par des programmes incitatifs facilitant l’innovation, le redimensionnement et la réduction du coût unitaire ;
- c) elles doivent encourager l’augmentation des capacités, mais sans excéder ce qui est commercialement faisable pour éviter d’entraîner des distorsions sur le prix du marché ;
- d) elles ne devraient pas se limiter à une matière première ou à une solution technique spécifiques, étant donné que différents processus sont encore en développement ;
- e) les processus SAF encore immatures devraient bénéficier d’un soutien à la fourniture pour atténuer les risques liés aux technologies et aux investissements ;
- f) les astreintes doivent être neutres en termes d’impact sur la concurrence entre fournisseurs de carburant, afin d’assurer la transparence des prix dans les calculs annexes, l’accès aux infrastructures et une répartition équitable du SAF disponible au regard des pénalités financières ;
- g) elles doivent être imposées côté fournisseur, le mélange et la livraison étant assurés par les fournisseurs de carburant d’aviation existants.

4. IMPORTANCE D’UN CADRE COMPTABLE MONDIAL ROBUSTE POUR LES ÉNERGIES PROPRES DANS L’AVIATION

4.1 Un cadre comptable mondial harmonisé pour les énergies propres est indispensable pour le déploiement et la disponibilité commerciale de sources d’énergie plus propres pour l’aviation. Un cadre comptable spécialisé ou un réseau de systèmes interopérables donnerait aux compagnies aériennes la possibilité de faire état des bénéfices environnementaux résultant de leur acquisition de sources d’énergies propres afin de remplir leurs engagements de manière sûre, transparente et crédible, tout en permettant aux États d’en maintenir la production, la disponibilité et l’utilisation sous leur juridiction.

4.2 Les dispositions de CORSIA prévoient déjà que les réductions d’émissions liées à l’utilisation par les compagnies aériennes de carburants éligibles (CEF) soient déclarées sur la base de la masse de CEF indiquée sur les registres d’achat et de mélange.⁹ Par ailleurs, le CEF peut être produit et embarqué partout dans le monde, pour autant que les exigences de déclaration CORSIA soient satisfaites conformément aux Normes et bonnes pratiques CORSIA (*CORSIA Standards and Recommended Practices*, SARPs).¹⁰

4.3 L’utilisation pour les énergies propres dans l’aviation de mécanismes comptables existants, établis dans d’autres secteurs, robustes et acceptés mondialement, entraîne d’autres avantages augmentant l’efficacité de la production et du transport, minimisant les coûts et les émissions supplémentaires associées au cours du cycle de vie. De plus, cela donne aux compagnies aériennes un accès plus large au SAF tout en offrant un plus vaste marché aux producteurs sur de nouveaux sites, en particulier dans les états en développement.

⁹ Note 1, Clause 2.2.4 de ICAO CORSIA SARPs, Annexe 16, Vol IV, Partie II, Vérification des déclarations de carburants éligibles CORSIA (*Monitoring of CORSIA eligible fuels claims*)

¹⁰ Clause 3.3.5.5 ICAO Doc 9501, Manuel technique environnemental (*Environmental Technical Manual*), Volume IV, Utilisation des carburants éligibles CORSIA (*Use of CORSIA eligible fuels*)

4.4 Pour plus de détails : Principes de la comptabilité SAF [SAF accounting principles](#)¹¹ et Avantages de la comptabilité SAF [SAF accounting benefits](#)¹².

5. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

5.1 La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître le rôle des mesures politiques dans la production, le déploiement et la mise à l'échelle de l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation, ainsi que le besoin d'une approche politique équilibrée, tout spécialement dans le contexte de la vision collective approuvée par CAAF/3 ;
- b) identifier les éléments constitutifs d'un cadre politique efficace pour des sources d'énergie plus propres dans l'aviation ;
- c) reconnaître et entériner l'utilisation d'un cadre comptable mondial pour le SAF, basé sur une chaîne robuste d'approches de contrôle offrant des conditions égales et un accès uniforme au SAF à toutes les compagnies aériennes de par le monde.

— FIN —

¹¹ Principes de la comptabilité SAF IATA (*IATA SAF Accounting Principles*) : www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/saf-accounting-policy-paper_20230905_final.pdf

¹² Avantages de la comptabilité SAF IATA (*IATA SAF Accounting Benefits*) : www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/iata---saf-accounting-benefits.pdf