Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/124[1]
24/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres questions connexes
4.2 : Soutien pour l'accès à des énergies plus propres pour l'aviation et possibilités économiques y relatives

CONCILIER LES POLITIQUES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AVIATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN - VEILLER À CE QUE LES ACTIONS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION NE COMPROMETTENT PAS L'ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE DU TRANSPORT AÉRIEN, QU'ELLES NE FAUSSENT PAS LES MARCHÉS ET NE RÉDUISENT PAS LA CONNECTIVITÉ

[Note présentée par l'Égypte au nom des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)[2]]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le secteur mondial de l'aviation a adopté l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI d'émissions nettes de carbone nulles d'ici à 2050 et reste attaché à la mise en œuvre effective des mesures environnementales de l'OACI, y compris le Régime de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), la vision de l'OACI de réduire les émissions de CO_2 de 5 % en utilisant des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à faible teneur en carbone (LCAF) et d'autres énergies plus propres, et grâce aux améliorations opérationnelles, à la modernisation des aéroports et aux améliorations technologiques. Les États africains soutiennent pleinement les objectifs environnementaux de l'OACI et leur mise en œuvre effective.

L'émergence rapide d'une multitude de mesures liées au développement durable aux niveaux mondial, régional et national suscite des inquiétudes croissantes concernant les coûts cumulés de mise en conformité, le chevauchement des obligations, les distorsions du marché, la baisse de la compétitivité et les répercussions potentielles sur la connectivité et l'accessibilité financière. Les compagnies aériennes, les passagers et les États continuent d'être confrontés aux effets conjugués de l'objectif LTAG, des exigences du régime CORSIA, des systèmes d'échange d'émissions, des mandats de mélange SAF, des taxes

[1] Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

[2] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

environnementales, des obligations de déclaration de durabilité et d'autres mesures liées à la lutte contre les changements climatiques. Dans certaines juridictions, ces mesures peuvent fonctionner simultanément, ce qui augmente la complexité et les coûts de la conformité.

La présente note appelle à une évaluation complète des impacts cumulatifs des mesures de durabilité sur l'accessibilité financière, la connectivité, l'accès au marché et le développement économique du transport aérien. La note appelle en outre à la mise en place d'un mécanisme mondial permettant d'assurer une transition coordonnée, équitable, économiquement durable et cohérente qui évite les doubles impositions, les distorsions inutiles du marché et les impacts négatifs involontaires sur le transport aérien international.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) reconnaître la nécessité de concilier les objectifs environnementaux avec le développement du transport aérien, la connectivité et l'accessibilité financière ;
b) réaffirmer que CORSIA est la seule mesure fondée sur le marché à l'échelle mondiale et exhorter tous les États et toutes les organisations régionales à éviter la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché ou de systèmes d'échange de quotas d'émission qui se chevauchent, créent un double emploi ou ont une portée extraterritoriale, car celles-ci pourraient entraîner une double imposition, des distorsions du marché, une baisse de la compétitivité, une augmentation des coûts et des répercussions négatives sur la connectivité et le développement durable du transport aérien international ;
c) demander à l'OACI d'évaluer les impacts économiques et de connectivité cumulatifs des mesures liées à la durabilité, y compris les systèmes d'échange d'émissions, les mandats SAF, LCAF, les taxes carbone, les prélèvements et d'autres mesures environnementales sur le développement du transport aérien ;
d) demander à l'OACI d'élaborer un mécanisme visant à prévenir la double facturation et le chevauchement des obligations réglementaires affectant l'aviation internationale et de soumettre un rapport sur les recommandations et les options politiques proposées à la 44e Assemblée de l'OACI.

Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.*
Incidences financières :	Les activités proposées dans le cadre de l'OACI pourraient nécessiter des ressources provenant de son programme ordinaire et/ou de contributions volontaires.
Références :	Résolutions adoptées par l'Assemblée :A41-21 (LTAG), A42-22 (CORSIA) Note de travail A42-WP/122, présentée à l'OACI par la Commission africaine de l'aviation civile au nom de 54 États africains *Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation* Régime de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944), article 44 Déclaration de Lomé sur le développement du transport aérien Feuille de route stratégique « *Zéro Net d'ici 2050* » (2024) de l'IATA

1. INTRODUCTION

1.1 L'adoption de l'Objectif ambitieux à long terme de l'OACI (LTAG) de zéro émission nette de carbone d'ici à 2050 a marqué une étape historique dans la transition environnementale de l'aviation internationale. L'OACI a par la suite renforcé les travaux sur la SAF, le LCAF, la mise en œuvre du CORSIA, les filières énergétiques plus propres et le financement de la décarbonation de l'aviation. Alors que le soutien à la décarbonation est généralisé, la mise en œuvre de mesures de durabilité se fait de plus en plus par le biais d'une combinaison d'initiatives mondiales, régionales et nationales. À mesure que ces initiatives prennent de l'ampleur, des inquiétudes apparaissent quant à l'impact cumulé de multiples exigences environnementales sur les compagnies aériennes, les passagers, le tourisme, le commerce et le développement du transport aérien.

1.2 Le défi consiste à veiller à ce que la décarbonation de l'aviation soit mise en œuvre de manière coordonnée, équitable et axée sur le développement, afin d'éviter toute charge économique inutile, toute fragmentation réglementaire et tout impact négatif sur la connectivité et la croissance. Il convient de prêter attention à l'évaluation des implications des mesures de durabilité sur la connectivité, l'accessibilité financière, l'accès aux services aériens, le développement du tourisme, la compétitivité commerciale et la croissance économique.

1.3 Les États africains ont toujours soutenu les initiatives environnementales menées par l'OACI, notamment le programme LTAG et CORSIA. En 2025, le nombre d'États africains participant volontairement au CORSIA a atteint 27 (soit 50 %). La mise en œuvre de l'initiative Free Route Airspace (FRA), qui promeut l'itinéraire de vol direct pour réduire la consommation de carburant, les émissions de carbone (une économie de plus de 6 000 tCO_2) et les coûts d'exploitation tout en améliorant l'efficacité et la connectivité à travers le continent, suit son cours. Ces efforts s'inscrivent dans le cadre de stratégies continentales en vue du développement et de l'adoption des carburants durables pour l'aviation (SAF) et des carburants aériens à faible empreinte carbone (LCAF), ce qui démontre que l'Afrique contribue activement aux objectifs climatiques mondiaux dans le cadre d'une approche harmonisée. Par conséquent, les mesures en faveur du développement durable dans le secteur de l'aviation devraient être mises en œuvre dans un cadre coordonné à l'échelle mondiale, équitable et axé sur le développement, qui permette de réduire les émissions tout en préservant la connectivité, l'accessibilité financière, la compétitivité et les avantages socio-économiques essentiels que le transport aérien apporte aux pays en développement.

2. ANALYSE

Pressions croissantes sur les coûts dans la transition énergétique de l'aviation

2.1 L'ampleur des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs environnementaux du secteur aérien est considérable. Selon certaines analyses, atteindre la neutralité carbone dans le secteur de l'aviation d'ici à 2050 pourrait nécessiter des investissements avoisinant les 4 700 milliards de dollars USD, répartis entre les carburants, les technologies aéronautiques, les infrastructures et les mesures de décarbonation connexes. Les SAF et les LCAF devraient contribuer à environ 65 % des réductions d'émissions nécessaires pour parvenir à la neutralité carbone dans le secteur de l'aviation. Les SAF et les LCAF représentent actuellement moins de 1 % de la consommation mondiale de carburant d'aviation et leurs coûts sont nettement plus élevés que ceux du kérosène conventionnel, soit en moyenne environ 3,1 fois plus que les coûts du carburant conventionnel en 2024. En 2025, le coût des carburants durables (SAF) était environ cinq fois supérieur à celui des carburants conventionnels sur les marchés réglementaires. Ces coûts supplémentaires seront finalement absorbés par une conjugaison de plusieurs

facteurs : hausse des tarifs, baisse de la rentabilité des compagnies aériennes, ralentissement de l'expansion du réseau et diminution de la viabilité des liaisons, en particulier sur les marchés en développement et émergents.

Risque de fragmentation des politiques et de distorsions du marché

2.2 Le système de l'aviation internationale a été construit sur le principe de l'harmonisation mondiale dans le cadre de l'OACI. Or, un nombre croissant d'exigences liées à la durabilité sont introduites dans des cadres régionaux et nationaux. Les compagnies aériennes opérant à l'échelle internationale peuvent être tenues simultanément de se conformer aux obligations CORSIA, aux mandats SAF, LCAF, aux exigences de rapport de durabilité, aux obligations liées aux carburants et à d'autres prélèvements environnementaux. L'interaction entre ces mécanismes reste insuffisamment évaluée au niveau mondial. L'effet cumulé de multiples mesures peut fausser la concurrence entre les compagnies aériennes, les régions et les marchés, en particulier lorsque l'accès aux carburants aériens durables (SAF), au financement des carburants aériens à faible empreinte carbone (LCAF), aux technologies et aux infrastructures présente des disparités importantes.

2.3 Les risques associés à des politiques de durabilité fragmentées sont particulièrement importants pour l'Afrique, qui ne représente actuellement qu'environ 2,1 % du trafic aérien mondial, mais devrait atteindre une croissance annuelle d'environ 4 % entre 2018 et 2050. Par ailleurs, les compagnies aériennes africaines restent financièrement fragiles, opérant avec des marges bénéficiaires étroites et avec une capacité limitée à absorber les coûts supplémentaires. Dans ce contexte, la prolifération des systèmes régionaux d'échange de quotas d'émission, des taxes carbone, des prélèvements et d'autres exigences liées à la durabilité pourrait augmenter de manière disproportionnée les coûts, réduire l'accessibilité financière et affaiblir la compétitivité sur l'un des marchés aériens dont la croissance est la plus rapide au monde. De telles mesures risquent de freiner la connectivité, de limiter le développement du marché et de compromettre les retombées socio-économiques que le transport aérien apporte à l'ensemble du continent. En revanche, des approches harmonisées à l'échelle mondiale telles que CORSIA offrent une voie plus coordonnée et équitable pour parvenir à la décarbonation de l'aviation tout en soutenant les objectifs de développement durable.

Préoccupations émergentes concernant la double taxation

2.4 Plusieurs États et acteurs du secteur ont fait part de leurs inquiétudes quant au risque que le chevauchement des mesures environnementales ne conduise à des situations dans lesquelles les exploitants se verraient confrontés à de multiples coûts de conformité environnementale pour une même activité. CORSIA a été créé par l'OACI en tant que l'unique initiative mondiale fondée sur le marché pour l'aviation internationale, mais d'autres mécanismes et systèmes régionaux et nationaux de tarification des émissions carbone se multiplient et sont reproduits ailleurs. L'interaction de ces mécanismes soulève des questions concernant la cohérence, la proportionnalité, la charge administrative et l'efficacité économique. La question n'est pas l'opposition à l'action environnementale. Au contraire, il s'agit de la nécessité de veiller à ce que les mesures environnementales soient coordonnées, transparentes et mises en œuvre de manière à éviter les doubles emplois, les doubles redevances et les impacts involontaires sur la connectivité de l'aviation internationale, autant de facteurs qui augmentent les coûts de conformité sans nécessairement générer d'avantages environnementaux supplémentaires.

Incidence sur la connectivité et le développement

2.5 Le transport aérien est un catalyseur essentiel du commerce, du tourisme, de l'investissement, de l'emploi et de l'intégration économique, en particulier pour les économies en

développement, enclavées, insulaires et isolées. Les politiques en matière de développement durable dans le secteur de l'aviation doivent trouver un équilibre entre les objectifs environnementaux et les impératifs d'accessibilité financière, de connectivité et de développement. Les augmentations de coûts, y compris celles découlant des taxes, redevances et frais, augmentent les tarifs aériens, réduisent la demande de passagers et affectent l'accessibilité financière, l'accessibilité et la connectivité du transport aérien, en particulier sur les marchés sensibles aux prix et en développement. Les actions de développement durable doivent donc être proportionnées, viables sur le plan économique et adaptées aux conditions du marché, afin de s'assurer que le passage à un secteur aérien à faibles émissions de carbone n'entraîne pas, par inadvertance, une augmentation des coûts, un ralentissement de la demande ou une restriction de la connectivité, et de façon générale, une perte des acquis de développement dont dépendent les économies.

Nécessité d'une action coordonnée de la part de l'OACI

2.6 Bien que l'OACI ait mis en place d'importants cadres environnementaux, il n'existe actuellement aucun mécanisme convenu à l'échelle mondiale permettant d'évaluer l'impact conjugué des mesures de développement durable sur la connectivité, l'accessibilité financière, l'accès au marché, la compétitivité des compagnies aériennes, le tourisme, le commerce et le développement économique. Une évaluation structurée de l'OACI servirait de base factuelle pour les futures décisions stratégiques et aiderait à veiller à ce que les mesures environnementales soutiennent à la fois les objectifs de durabilité et la croissance durable du transport aérien international.

2.7 Les États africains notent avec préoccupation la révision en cours du Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (EU ETS), dont les propositions qui pourraient étendre son champ d'application à certains vols internationaux sur la base d'un critère géographique concernant environ 5 000 kilomètres à partir du centre géographique de l'Europe. Dans le cadre de la Convention de Chicago, les principes d'égalité des chances et de non-discrimination justifient un examen approfondi des mesures différenciées liées au climat, notamment le système d'échange de quotas d'émission de l'UE et d'autres mesures régionales basées sur le marché. L'Afrique note en outre avec préoccupation que la prolifération des mesures régionales basées sur le marché pourrait fragmenter la politique climatique de l'aviation internationale et plomber l'application harmonisée de CORSIA, que l'OACI a confirmé comme étant la seule mesure mondiale de l'aviation internationale basée sur le marché et conçue pour éviter une multiplicité de mesures redondantes et s'assurer que les émissions ne sont comptabilisées qu'une seule fois.

2.8 La nécessité d'une action coordonnée de l'OACI est devenue de plus en plus importante à mesure que le cadre mondial de durabilité de l'aviation évolue. Dans la résolution A42-22 de l'Assemblée, l'OACI a réaffirmé que CORSIA est la seule mesure mondiale fondée sur le marché en matière de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, reconnaissant son importance pour éviter une multiplicité de mesures nationales et régionales créant un double emploi et pour veiller à ce que les émissions de l'aviation ne soient comptabilisées qu'une seule fois. L'OACI a en outre souligné que des approches fragmentées et non harmonisées peuvent augmenter les coûts de mise en conformité, créer une complexité administrative inutile et saper l'efficacité des efforts de mise en œuvre mondiaux.

3. CONCLUSION

3.1 Le succès de la décarbonation de l'aviation dépendra de l'ambition environnementale, de la cohérence des politiques, de la durabilité économique et de la coordination mondiale. Le nombre croissant de mesures liées à la durabilité souligne la nécessité pour l'OACI d'évaluer les impacts cumulatifs sur l'accessibilité financière, la connectivité, la compétitivité et le développement. La réalisation de l'objectif de neutralité carbone ne doit pas, par inadvertance, réduire la connectivité, accroître les inégalités,

restreindre l’accès au marché ou compromettre l’importance de l’aviation en tant que moteur de la croissance économique et du développement social.

3.2 L’OACI est particulièrement bien placée pour servir de cadre mondial au service de la mise en œuvre des objectifs environnementaux tout en évitant la double taxation, la fragmentation réglementaire inutile et les distorsions involontaires du marché. Un examen complet des impacts cumulatifs des mesures de durabilité de l’aviation, y compris l’interaction des systèmes d’échange d’émissions, des mandats SAF, LCAF, des taxes carbone et d’autres mesures environnementales sur le développement du transport aérien est nécessaire pour mettre en place un mécanisme approprié et élaborer des recommandations pour examen par la 44e session de l’Assemblée de l’OACI.

— FIN —