Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/137[1]
6/10/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), du 16 au 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

FINANCEMENT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS L'AVIATION CIVILE

Note présentée par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG),
le Conseil international des aéroports (ACI), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC),
l'Association des services aériens (ASA World) et
le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ce document expose le défi de la transition énergétique de l'aviation, les mesures financières et politiques nécessaires pour le relever ainsi que les opportunités économiques qu'il peut créer. La réalisation de cette transition exigera des investissements substantiels, dont la plupart devraient provenir du secteur privé, le financement public jouant un rôle important en tant que catalyseur. Parallèlement, cette évolution fournira aux États des opportunités pour attirer les investissements, créer des emplois et stimuler la croissance économique. Ce document souligne le besoin d'engager des fonds dans les filières de fourniture de matières premières pour le SAF et les infrastructures de production, distribution et habilitantes, y compris au moyen de mécanismes de financement mixtes ou innovants et via le Finvest Hub de l'OACI.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :
a) encourager les États de toutes les régions de l'OACI à mettre en place des initiatives de financement aptes à promouvoir la transition énergétique de l'aviation en débloquant des sources multilatérales et privées.
b) inciter davantage d'États à déployer dans les cinq prochaines années le SAF, le LCAF et des politiques d'énergie propre pour étayer la fourniture de carburants alternatifs ;
c) encourager les États à intégrer la diversification des sources d'énergie pour l'aviation dans les politiques nationales de transport aérien et de développement économique, les cadres d'investissement et la planification des infrastructures, en reconnaissant qu'un système énergétique

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

	robuste, diversifié et durable peut renforcer la compétitivité économique, la sécurité de l'approvisionnement, la continuité des activités et la croissance à long terme du secteur, cela tout en attirant les investissements publics et privés ; d) S'assurer que l'accent mis sur la transition énergétique ne se limite pas au remplacement du carburant utilisé par les avions à réaction, mais comprend des mesures politiques et financières ciblées pour un recentrage du mix énergétique aéroportuaire vers les énergies renouvelables.
Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous ; L'aviation est durable sur le plan environnemental* et *Aucun pays laissé de côté.*

1. TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DE L'AVIATION

1.1 Les perturbations survenues récemment sur les marchés internationaux de l'énergie ont mis en lumière la vulnérabilité sous-jacente au système énergétique de l'aviation. Depuis plus d'un siècle, l'aviation a dépendu d'une source d'énergie unique, le carburant traditionnel pour avions à réaction, lequel est produit par un nombre décroissant de raffineries et représente 8 à 9 pourcents du pétrole mondial. Alors même que d'autres utilisateurs finaux de carburants fossiles, tout particulièrement le transport routier, transitionnent vers d'autres sources d'énergie, l'aviation devra se pencher sérieusement sur la diversification de ses propres systèmes énergétiques. Ce débat devra se tenir dans un contexte d'équilibrage entre les éléments de coût, la sécurité des approvisionnements et les mesures de réduction des émissions de carbone.

1.2 Le secteur a déjà progressé dans sa transition énergétique. Cela comprend une accélération du déploiement des carburants d'aviation durables (CAD ou SAF en anglais) produits à partir de différentes sources, y compris les déchets, la biomasse durable et les options de carburants de synthèse tels que l'électricité renouvelable et le captage du dioxyde de carbone. De plus, des innovations et une recherche significatives ont été entamées dans le domaine de l'usage potentiel de l'hydrogène et de solutions de propulsion électrique pour certaines opérations aériennes. Les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) peuvent aussi jouer un rôle clé lors du passage des sources fossiles traditionnelles vers les options à faible émission.

1.3 Depuis que l'objectif climatique à long terme a été adopté par le secteur en 2021 : des compagnies aériennes, au nombre de 53, représentant 45 % du trafic mondial, ont annoncé de leur propre chef des objectifs de 5 à 30 % de SAF dans leur approvisionnement en 2030 ; 45 États ont adopté (ou sont en cours d'adoption) des politiques visant à favoriser l'offre et la demande de SAF, dont la production et l'utilisation ont entamé leur ascension avec 2,4 Mt (mégatonnes) attendues en 2026. Il reste cependant beaucoup à faire pour progresser plus rapidement.

1.4 Les estimations de production de SAF pour 2030 sont à peu près conformes aux mesures déjà en place, tandis qu'une capacité supplémentaire pourra être obtenue par le cotraitement, le LCAF et la réaffectation au SAF de la production de diesel renouvelable. Les mesures politiques seront cruciales dans cette conversion, alors que la disponibilité de la production d'eSAF reste préoccupante pour plusieurs sous-mandats.

1.5 Le véritable défi reste cependant le changement d'échelle conséquent qui sera indispensable pour faire passer la production de SAF de 18 à 20 Mt en 2030 aux 500 mégatonnes potentiellement requises à l'horizon 2050. Les clés de cette transition énergétique ambitieuse résideront dans les mesures politiques et le financement. Ce défi constitue aussi pour de nombreux États

supplémentaires une opportunité de participer à la transition énergétique, créer des emplois dans les énergies vertes et favoriser la croissance économique par l'utilisation de réserves locales durables de matières premières appropriées pour le SAF.

1.6 Alors que l'attention accordée à la transition énergétique de l'aviation se porte de façon compréhensible sur les difficultés du défi que représente la mise à l'échelle du SAF, d'autres aspects doivent être étudiés par les gouvernements dans une approche plus large des systèmes énergétiques : l'électrification des équipements utilisés dans les services aéroportuaires au sol, une utilisation accrue de véhicules électriques par les employés comme pour les passagers et un environnement toujours plus électrifié des terminaux exigent une conversion vers les énergies renouvelables au niveau du réseau de distribution électrique. L'hydrogène ainsi que d'autres sources d'énergie alternatives joueront un rôle tant dans le fonctionnement de l'équipement au sol que comme matières premières pour le SAF, en attendant leur utilisation potentielle directe à l'avenir.

2. FINANCEMENT

2.1 On estime à 3 200 milliards USD l'investissement nécessaire pour la transition énergétique du transport aérien. Une part prépondérante viendra d'investisseurs privés, mais le financement public doit agir comme catalyseur pour débloquer ces sources. Ce rôle s'avère particulièrement important dans les économies émergentes.

2.2 L'analyse *Waypoint 2050* a décrit plusieurs appels à l'action à l'intention de la communauté financière, lesquels peuvent tous être soutenus par une politique gouvernementale appropriée et une coopération renforcée avec les secteurs de la finance et de l'énergie :

2.2.1 **Mettre l'accent sur le financement des opportunités pour le SAF partout dans le monde :** mobiliser les apports de fonds et débloquer les projets au profit des opportunités pour le SAF dans le monde entier, recouvrant les chaînes d'approvisionnement en matières premières, la production, la distribution et la mise en place des infrastructures, tout en déployant des outils financiers novateurs tels que le financement mixte et de nouveaux cadres pour l'écoulement de la production.

2.2.2 **Étudier des mécanismes de financement novateurs :** envisager le recours à la plateforme Finvest Hub de l'OACI pour soutenir la maturation et le lancement de projets SAF ; inciter les institutions financières internationales à proposer des solutions de financement qui attirent les investissements dans les projets d'énergie renouvelables et à faible émission pour les aéroports et l'aviation, et concevoir des mécanismes de soutien, particulièrement dans les régions dépourvues de la capacité financière ou institutionnelle de conduire indépendamment cette transition énergétique.

2.2.3 **Réexaminer les conventions en vigueur dans l'évaluation des risques :** faire le lien avec les aléas climatiques ; les financeurs d'aéronefs doivent envisager les investissements SAF en complément de leurs portefeuilles en tant que facteurs d'atténuation des risques.

2.3 Le Finvest Hub de l'OACI, fortement appuyé par le secteur, est un moyen de coordonner ces activités. Parallèlement à l'ACT-SAF de l'OACI, cette initiative, si elle est soutenue de façon appropriée, aidera à engendrer des bénéfices à long terme pour l'OACI, le secteur de l'aviation et les gouvernements du monde entier.

3. POLITIQUE

3.1 Les États doivent intégrer à leurs politiques et stratégies économiques à court, moyen et long termes la transition énergétique de l'aviation, y compris : la diversification des sources d'énergie en tant que priorité pour la résilience économique ; les opportunités de développement économique régional fournies par cette transition ; le commerce et l'équité. Plusieurs mesures sont mentionnées dans le rapport *Waypoint 2050* :

3.1.1 **Mettre en œuvre des politiques favorisant la production, la distribution et l'utilisation du SAF :** étendre la stratégie nationale de transition vers les énergies propres avec non seulement le carburant d'aviation durable (SAF) mais aussi l'hydrogène et l'électricité bas carbone dans les besoins de l'aviation ; contrôler l'efficacité des politiques SAF à remplir leurs objectifs en prévenant les effets involontaires susceptibles de nuire à l'adoption du SAF ; travailler de concert avec le secteur afin de développer une interopérabilité robuste et complète des registres SAF, aider à la transparence des transactions de carburant (y compris l'examen des procédures internationales de registres et de réclamations) en vue de respecter plus efficacement les politiques de régulation des demandes telles que les mandats de mélange (cela favorisera le lancement local, les rendements, les analyses de rentabilité de la production de SAF dans les économies émergentes tout en réduisant les surcoûts à la vente) ; améliorer les cadres réglementaires pour éviter que les coûts du SAF retombent de manière disproportionnée sur les opérateurs et les passagers des aéronefs ; étudier les mesures de politique locale innovantes aptes à encourager l'utilisation du SAF ; relever les opportunités offertes par le SAF et ses matières premières pour soutenir l'autonomie et la résilience énergétiques du pays ; mettre en place des cadres réglementaires permettant un accès équitable et non discriminant aux infrastructures de distribution. Les mesures politiques devraient tenir compte des différences dans les modes opératoires, les caractéristiques des flottes, l'échelle des exploitations et l'accès aux énergies propres, en évitant de créer des barrières ou des surcoûts disproportionnés pour les exploitants qui seraient limités dans leur accès au SAF et aux infrastructures.

3.1.2 **Investir dans le SAF :** pallier les risques d'investissement tant pour la demande (écoulement à court terme) que l'approvisionnement (installations à long terme) en soutenant la croissance d'un secteur industriel national. Cela demande d'attirer du capital pour augmenter les capacités par des prêts garantis, des mécanismes de sécurisation des revenus et des politiques stables, tout en faisant avancer la recherche de filières industrielles locales pour le SAF et les énergies apparentées ; affirmer son engagement en tant que leader en utilisant le SAF pour les voyages des membres du gouvernement.

3.1.3 **Soutenir le développement technique du SAF :** adopter les normes de durabilité reconnues internationalement et contribuer à l'harmonisation des standards, par le biais de l'OACI entre autres ; repérer les opportunités industrielles locales pour le SAF et œuvrer de concert avec les institutions académiques pour assurer le développement des compétences et de la force de travail destinée à occuper les postes créés par les nouvelles filières énergétiques.

3.1.4 **Établir le carburant d'aviation durable (SAF) comme moteur principal de la décarbonation de l'aviation pour 2050 :** reconnaître l'aviation comme secteur d'utilisation finale privilégié, les options rentables pour les carburants liquides étant limitées, et lui conférer un accès prioritaire aux matières premières ; développer et consolider des politiques durables positionnant plus équitablement le SAF face aux options fossiles, par exemple en mettant en place des mesures incitatives pour la production et l'utilisation du SAF pur ou en mélange et en le distinguant des autres carburants de transport alternatifs ; réaffecter les subventions allant aux carburants fossiles au profit des énergies renouvelables ou à faible émission de carbone, SAF compris, et réinvestir directement les fonds générés par le secteur vers la recherche et le développement de technologies aéronautiques durables, en particulier dans les économies émergentes.

3.2 L'IATA a par ailleurs utilement publié une liste d'approches politiques séquentielles, décrites dans sa Note de travail pour ATConf/7 : *Repenser la politique du SAF* (WP/30).

3.3 Parallèlement au soutien à la transition du carburant d'aviation, un accès suffisant et fiable à des sources d'énergies renouvelables ou à faible émission pour l'exploitation des aéroports est primordial pour faire face à l'augmentation de la demande, atteindre les objectifs de l'OACI et de la décarbonation de l'aviation et rebâtir un système plus résilient. Les gouvernements devraient accorder la priorité à la décarbonation des réseaux électriques ainsi qu'à la modernisation et à la résilience des infrastructures énergétiques, notamment en ce qui concerne la capacité des réseaux et le stockage d'énergie. Ils devraient collaborer avec l'OACI et l'ensemble du secteur pour surmonter les obstacles techniques, financiers et réglementaires qui limitent le déploiement des sources d'énergie renouvelables et à faible émission dans les aéroports, tout spécialement dans les pays en voie de développement. Le soutien à la production, la distribution et l'extension de l'hydrogène vert présente également un vif intérêt – l'aviation en aura besoin en grandes quantités d'ici 2050, tant en utilisation directe que comme matière première des options eSAF.

3.4 Soulignons encore l'importance d'assurer les politiques sur le long terme et de mettre en place des signaux d'investissement pour la production et le déploiement des SAF, LCAF et autres sources d'énergie plus propres.

4. CONCLUSION

4.1 La transition énergétique de l'aviation sera utile au secteur pour garantir l'approvisionnement, équilibrer les coûts, diversifier les sources et décarboner tout le système. Cette conversion devra s'accélérer dans les années à venir pour favoriser la création d'emplois et d'opportunités économiques, y compris dans les régions en voie de développement.

4.2 Au cœur de la transition, un programme complet de mesures politiques et de mobilisation du monde de la finance, que le secteur presse les gouvernements de développer au cours des cinq prochaines années, garantira que l'aviation garde le cap dans son ambition de s'être décarbonée au milieu de ce siècle.

— FIN —