Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/138
25/9/26

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

POSSIBILITÉS ÉCONOMIQUES RELATIVES À L'ACCÈS À DES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION

(Note présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne[1], de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile[2], et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les auteurs de la présente note de travail montrent en quoi la mise au point de carburants d'aviation durables (SAF), de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres est essentielle au renforcement de la sécurité énergétique et de la résilience de l'aviation. Ils encouragent l'application du Cadre mondial adopté lors de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3), tenue en 2023, et mettent en avant certaines contributions de l'UE et d'États membres de l'UE et de la CEAC en vue de la concrétisation de la Vision 2030 de l'OACI sur les SAF au moyen d'activités nationales, régionales et de soutien à la mise en œuvre. Dans le même ordre d'idées, il est essentiel d'inscrire des dispositions relatives à l'environnement dans les accords bilatéraux sur les services aériens en mettant à jour le modèle d'accord OACI sur les services aériens.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) rappeler que la mise en œuvre du Cadre mondial adopté à la Conférence CAAF/3 constitue pour les États une occasion de développer leurs économies et de renforcer leur souveraineté énergétique ;
b) promouvoir les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres afin de diversifier les chaînes d'approvisionnement en énergie et de renforcer la résilience du secteur de l'aviation ;
c) prendre acte du fait qu'il est essentiel d'assurer la stabilité, la prévisibilité et la visibilité réglementaires pour permettre et soutenir les investissements, souligner la mise en place par l'OACI du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) et encourager davantage d'institutions de financement institutionnelles et privées à rejoindre cette plateforme afin de soutenir les SAF, les LCAF et la mise au point d'autres énergies plus propres, afin de contribuer au développement du transport aérien dans son ensemble ;

[1] Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

[2] Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

d) appeler à davantage de contributions volontaires, tant de la part des États que du secteur, afin de financer de nouvelles études et d'appuyer la mise en œuvre, notamment en ce qui concerne les études du Programme ACT-SAF et le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) ;
e) inviter l'OACI à étoffer les dispositions relatives à l'environnement figurant dans le modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA), notamment en y inscrivant des dispositions visant la réalisation du LTAG et qui sont conformes aux résolutions de l'Assemblée de l'OACI relatives à l'environnement, avec différentes solutions adaptées au contexte national des parties concernées ;
f) encourager tous les États membres de l'OACI à renforcer les dispositions relatives à l'environnement, et notamment à la décarbonation, dans leurs accords sur les services aériens (ASA), en particulier en y inscrivant des dispositions conformes au TASA ;
g) inviter les États membres de l'OACI et les parties prenantes à collaborer en vue de préparer la prochaine Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/4), dans le but de franchir de nouvelles étapes clés conformes à l'objectif de réduction à zéro des émissions nettes de CO_2 d'ici 2050, en tenant compte de l'évolution des marchés dans toutes les régions.

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* et *L'Aviation est durable sur le plan environnemental*.
Incidences financières :	Sans objet
Références :	Résolutions A42-21 et A42-22 de l'Assemblée

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note de travail est en phase avec le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, qui a pour ambition de réduire à zéro le nombre de décès, de réduire à zéro les émissions nettes de CO_2 d'ici 2050 et de ne laisser aucun pays de côté, et tient compte de la note de cadrage de la présente conférence (ATConf/7) dans laquelle il est indiqué qu'elle « a pour axe principal de déconfiner les outils nécessaires sur les plans économique, réglementaire et financier et sur le plan de l'innovation pour faire [des aspirations de l'OACI] une réalité ». Dans cette note, il est établi qu'il s'agit là d'une question importante étant donné que, depuis la sixième édition (ATConf/6) tenue en 2013, le secteur a été confronté à de nombreuses évolutions et difficultés. De ce fait, l'objectif de la présente Conférence, qui est de « soulign[er] la nécessité de réévaluer et de moderniser les cadres existants afin d'assurer en continu la croissance, la résilience et la durabilité du transport aérien international », est tout aussi important.

1.2 En 2022, la 41e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) visant à réduire les émissions de CO_2 de l'aviation civile internationale, lequel a été réaffirmé en 2025 dans la résolution A42-21 relative au changement climatique. Outre les progrès technologiques accomplis dans le secteur de l'aviation, les gains d'efficacité opérationnelle et les mesures fondées sur le marché, l'OACI et ses États membres sont conscients du rôle des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation, qui sont essentiels à la décarbonation du transport aérien. À sa 42e session, en 2025, l'Assemblée a ainsi décidé que « l'OACI et les États membres s'efforceront de formuler une vision ambitieuse mondiale et collective en vue de réduire de 5 % les émissions de CO_2 de l'aviation internationale d'ici 2030 en utilisant des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation (par rapport à un taux nul d'utilisation d'énergie plus propre) ».

1.3 Le niveau de consensus sans précédent exprimé lors de la 42e session de l'Assemblée au sujet des résolutions A42-21 sur le changement climatique et A42-22 sur le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) montre clairement que la communauté

internationale s'accorde sur le cadre visant à atténuer les incidences de l'aviation sur le climat d'ici le mitan du siècle. Si l'Assemblée tient compte « du fait que ce sont les circonstances particulières et les moyens respectifs des États qui détermineront leur capacité à contribuer à l'objectif LTAG selon leur calendrier national », il est admis que la croissance économique future et la performance du secteur mondial de l'aviation dépendent de sa capacité à limiter ses incidences sur le climat à l'échelle mondiale. La durabilité est en effet essentielle au développement du transport aérien, et la Conférence ATConf/7 devrait être l'occasion de renforcer le lien entre ces deux thèmes.

1.4 En outre, élargir l'accès à des énergies plus propres pour l'aviation contribuera à réduire les émissions de CO_2 du secteur, ainsi qu'à répondre à la hausse prévue de la demande en carburants et en énergie pour le transport aérien dans le monde, aiguillonnée par la croissance du trafic aérien mondial. L'actualité mondiale a mis en évidence la vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement en carburants d'aviation, ce qui souligne l'importance stratégique de la diversification des sources d'énergie pour réduire les dépendances, renforcer la sécurité énergétique et consolider la résilience à long terme du secteur. Le bond technologique nécessaire à la production à grande échelle d'énergies plus propres pour l'aviation exigera une action concertée en matière de recherche-développement, qui pourra également bénéficier à d'autres secteurs industriels nationaux. La durabilité est en effet essentielle au développement du transport aérien, et la Conférence ATConf/7 devrait être l'occasion d'y associer plus étroitement la question de la décarbonation.

2. ANALYSE

2.1 Les paragraphes ci-après décrivent la façon dont l'OACI et ses États membres peuvent créer les conditions propices à une utilisation accrue des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres, par l'application de mesures tant réglementaires que financières.

2.2 Favoriser la production de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation grâce à la mise en œuvre du Cadre mondial

2.2.1 Ces dernières années, les mesures visant à soutenir la production et l'utilisation de SAF, de LCAF et énergies plus propres ont porté leurs fruits et continuent de progresser. La production de SAF a ainsi plus que doublé à l'échelle mondiale depuis la Conférence CAAF/3.

2.2.2 À l'échelle mondiale, on observe une augmentation du nombre de matières premières et de lots de SAF certifiés CORSIA, de volumes de SAF sous contrat d'achat de la production et d'installations de production de SAF dont la mise en service est prévue. Divers moyens existent pour assurer leur suivi, tels que les outils OACI de suivi des mesures en faveur de l'énergie propre et le nouveau tableau de bord consacré aux carburants admissibles CORSIA.

2.2.3 En Europe, selon le rapport technique annuel publié par l'EASA (Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne) en vertu du Règlement « ReFuelEU Aviation », les évaluations des capacités de production indiquent que l'Union européenne (UE) est en bonne voie d'atteindre d'ici 2030 l'objectif global obligatoire de mélange de SAF fixé par le Règlement (6 %), conformément à la Vision ambitieuse mondiale et collective adoptée par la Conférence CAAF/3 en 2023.

2.3 Apporter un soutien à la mise en œuvre

2.3.1 L'OACI, les États membres et le secteur privé aident les États qui en font la demande à mettre en place des chaînes de production de SAF, de LCAF et autres carburants d'aviation plus propres ; plusieurs études de faisabilité et études de mise en œuvre fonctionnelle ont déjà été menées à bien ou sont en cours. Bon nombre de ces études ont été financées par l'Union européenne ou par des États membres de l'UE ou de la CEAC (Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse), l'assistance technique

ayant été assurée dans le cadre de partenariats avec d'autres régions, notamment en Afrique, en Amérique latine et dans les Caraïbes et en Asie. L'Europe reste déterminée à travailler en partenariat, conformément à l'initiative « Aucun pays laissé de côté », pour appuyer les efforts de renforcement des capacités dans ce domaine, notamment par l'intermédiaire des programmes de renforcement des capacités et de formation de l'OACI, à savoir les programmes AGIR pour le CORSIA, ACT-SAF et ACT-LTAG.

2.3.2 Le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) mondial de l'OACI constitue un volet essentiel du soutien à la mise en œuvre apporté par l'OACI en faveur d'énergies plus propres en aviation. Il contribue aux projets ayant franchi toutes les étapes du processus ACT-SAF ou apporte une assistance technique aux projets en début de processus afin de préparer les dossiers d'investissement destinés aux investisseurs. Le pôle d'investissement financier tire aussi de plus en plus parti du pouvoir de mobilisation de l'OACI pour mettre en relation des investisseurs et des projets SAF de qualité. Le Royaume-Uni a apporté un financement de 450 000 GBP (840 000 CAD) et a fourni des services de conseil spécialisés afin d'appuyer la mise en service du pôle, mais il faut encore à celui-ci un soutien supplémentaire de la part d'autres États membres avant d'être en mesure de s'autofinancer au cours du prochain triennat.

2.3.3 Afin de favoriser l'utilisation de SAF dans le secteur de l'aviation, des financements sont accordés à l'échelle régionale en Europe. En novembre 2025, la Commission européenne a publié son plan d'investissement pour des transports durables (STIP), destiné à encourager davantage la production de SAF, en particulier les électrocarburants d'aviation durables. Dans le cadre du STIP, la coalition des États pionniers pour les électrocarburants d'aviation durables (Allemagne, Autriche, Espagne, Finlande, France, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal) a été créée en 2025 ; l'Allemagne et le Luxembourg se sont engagés à consacrer plus de 2 milliards d'EUR à la production de ces électrocarburants. La Commission s'appuiera sur cette initiative pour mettre en place un mécanisme de financement de l'UE destiné à soutenir les électrocarburants d'aviation durables, notamment grâce à des financements de l'UE. L'UE a également prévu 1,6 milliard d'EUR pour favoriser l'adoption de SAF par les compagnies aériennes entre 2024 et 2030. L'objectif est d'encourager les compagnies pionnières en prenant en charge, en totalité ou en partie, la différence de prix entre les SAF et les carburants d'aviation classiques. Par ailleurs, l'appel à projets 2025 de l'UE dans le cadre du Fonds pour l'innovation a permis de financer quatre projets européens axés sur la production d'électrocarburants d'aviation durables, pour un montant total de 153 millions d'EUR. Cet appel vient compléter des efforts similaires menés par des États européens, tels que le Royaume-Uni, dont le Low Carbon Fuels Fund (Fonds pour les carburants à faible teneur en carbone) est doté de 219 millions de GBP (410 millions de CAD), prenant la suite de l'Advanced Fuels Fund (Fonds pour les carburants avancés, doté de 198 millions de GBP ou 370 millions de CAD), destiné à favoriser l'utilisation de SAF à grande échelle au Royaume-Uni.

2.4 **Élargir les dispositions types relatives à l'environnement figurant dans le modèle d'accord OACI sur les services aériens**

2.4.1 Le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) de l'OACI procède actuellement à une révision du modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA), dans lequel il n'existe pour l'heure qu'un seul article succinct sur l'environnement, qui ne renvoie qu'à l'Annexe 16 et à ses normes et pratiques recommandées (SARP). Il convient d'approfondir cet article ou cette section afin d'englober de manière plus large les questions environnementales, tout en proposant différentes solutions possibles adaptées aux stratégies nationales des parties concernées. Étant donné que les mesures de protection de l'environnement pourraient avoir des répercussions financières importantes sur plusieurs parties prenantes, l'objectif serait aussi que les mêmes règles s'appliquent aux compagnies aériennes des deux parties à l'ASA, en convenant d'objectifs environnementaux bilatéraux communs et, à terme, de mesures concrètes.

— FIN —