Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/171[1]
25/9/26

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

RENFORCER L'ASSISTANCE TECHNIQUE EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (SAF) : EXPÉRIENCE DU PÉROU DANS LE CADRE DU PROGRAMME ACT-SAF ET POSSIBILITÉS DE COOPÉRATION RÉGIONALE

(*Note présentée par le Pérou et appuyée par 18 États membres de la CLAC*)[2]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit l'expérience du Pérou en tant qu'État bénéficiaire du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), dans le cadre duquel l'étude de faisabilité sur l'utilisation de carburants d'aviation durables au Pérou a été achevée en 2026. L'étude a été financée grâce à une contribution d'Airbus au Fonds pour l'environnement de l'OACI. L'expérience du Pérou montre l'importance de l'assistance technique et du renforcement des capacités pour traduire les objectifs mondiaux de décarbonation en capacités nationales. Elle souligne également le besoin d'assurer le soutien continu des projets, de l'étude de faisabilité jusqu'à l'élaboration des projets et l'analyse de rentabilité, en passant par la mobilisation des ressources et l'accès au financement. Sur cette base, le Pérou propose qu'à terme le programme ACT-SAF soit axé sur la mise en œuvre opérationnelle et propose aussi la création d'une plateforme régionale d'information sur les carburants durables afin de faciliter la coopération, de repérer les synergies et de mettre davantage l'accent sur l'assistance technique entre les États.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) encourager l'OACI à continuer de soutenir les États en développement dans le cadre du programme ACT-SAF afin de veiller à ce que les études de faisabilité débouchent sur des études de mise en œuvre opérationnelle, des analyses de rentabilité, des feuilles de route d'investissement et, le cas échéant, des mécanismes de mise en relation visant à lier les projets et les occasions d'investissement ou la mobilisation de ressources ;
b) demander à l'OACI, en s'appuyant sur les mécanismes existants et en coordination avec les commissions régionales de l'aviation civile, d'étudier la mise en place d'une plateforme régionale

[1] Version espagnole fournie par le Pérou.
[2] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine et Uruguay.

d'information sur les SAF afin d'évaluer le potentiel du point de vue des matières premières, les progrès sur le plan de la réglementation, les capacités existantes et les besoins d'assistance technique dans chaque État, afin de favoriser la prise de décisions fondées sur des données factuelles, de déterminer les synergies et de renforcer la coopération régionale.	
Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte principalement aux objectifs stratégiques *L'aviation est durable sur le plan environnemental* et *Aucun pays laissé de côté* ainsi qu'au catalyseur hautement prioritaire « *Partenariats, mobilisation des ressources et viabilité financière* » du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI.
Incidences financières :	Les mesures proposées visent à renforcer et à cibler les mécanismes d'assistance technique, de coopération et de mobilisation des ressources. Leur mise en œuvre devrait être tributaire des ressources disponibles de l'OACI, des contributions extrabudgétaires, des partenariats et des mécanismes régionaux qui resteront à définir.
Références :	Plan stratégique de l'OACI 2026-2050 Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI Résolution A 42-21 de l'Assemblée de l'OACI Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation (CAAF/3, 2023) ; Étude de faisabilité relative à l'utilisation des carburants d'aviation durables au Pérou (OACI/ACT-SAF, 2026) Dix-huitième réunion des autorités de l'aviation civile de la Région SAM (RAAC/18, février 2025)

1. INTRODUCTION

1.1 En 2022, l'OACI a créé son Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF) afin d'aider les États à développer et à utiliser ces carburants, en leur fournissant des conseils et une assistance technique, ainsi qu'en facilitant l'échange de bonnes pratiques et la réalisation d'études de faisabilité et d'analyses coûts-avantages. En novembre 2023, la troisième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) a adopté le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (SAF), les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, soulignant ainsi l'importance du renforcement des capacités, du soutien à la mise en œuvre et du financement pour réaliser l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'aviation internationale, à savoir la réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050.

1.2 Le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI fournit un cadre supplémentaire pour ces travaux. Le programme ACT-SAF est directement lié à l'objectif stratégique *L'aviation est durable sur le plan environnemental* et, de par ses volets d'assistance et de renforcement des capacités, contribue aussi à l'objectif *Aucun pays laissé de côté*. Pour passer d'études exploratoires à des projets viables, il faut mettre en action le catalyseur hautement prioritaire « Partenariats, mobilisation des ressources et viabilité financière ». Dans ce contexte, l'expérience du Pérou montre comment l'assistance technique peut évoluer, et passer de la détermination du potentiel des SAF à leur mise en œuvre effective.

1.3 En février 2025, l'OACI a informé la Direction générale de l'aviation civile (DGCA) du Pérou que le Pérou avait été sélectionné pour bénéficier de l'une des études de faisabilité financées par une contribution d'Airbus au Fonds pour l'environnement de l'OACI. L'étude de faisabilité relative à l'utilisation des carburants d'aviation durables au Pérou a été terminée en 2026. La présente note de travail

décrit les principaux aspects de cette expérience et propose des mesures visant à renforcer la continuité de l'assistance technique et de la coopération régionale, conformément au point 4.2 de l'ordre du jour de la Conférence ATConf/7, qui porte sur le soutien et les occasions économiques facilitant l'accès à des énergies plus propres pour l'aviation.

2. ANALYSE

2.1 Potentiel du Pérou : d'après l'étude, le Pérou dispose d'un potentiel théorique maximal de production de SAF de 39 096 Kt/an, soit près de huit fois la consommation nationale prévue de carburant Jet-A1 en 2050. Compte tenu des contraintes techniques, logistiques et liées à l'acquisition des matières premières, le scénario « le plus probable » correspond à 8 217 Kt/an, soit environ 1,7 fois la demande prévue. Si ces résultats sont l'indication d'occasions à saisir, ils montrent également que la disponibilité théorique des matières premières ne suffit pas à elle seule : la viabilité dépend des conditions logistiques, réglementaires, technologiques, économiques et d'investissement qui permettront que ce potentiel se transforme en production.

2.2 Gouvernance et renforcement des capacités : l'une des principales conséquences politiques mises en évidence par l'étude est la nécessité de créer un comité multisectoriel permanent réunissant les ministères concernés, les milieux universitaires, le secteur du raffinage, les entreprises de transport aérien et les pouvoirs publics régionaux. Ce mécanisme permettrait de parvenir à un consensus sur les conditions réglementaires, économiques et technologiques nécessaires au développement des SAF, de coordonner les informations nationales et d'orienter plus efficacement la coopération technique internationale. L'expérience montre que la transition énergétique en aviation nécessite des moyens qui dépassent le champ de compétence de l'autorité de l'aviation et une gouvernance intersectorielle durable.

2.3 De la faisabilité à la mise en œuvre : le principal enseignement tiré de l'expérience péruvienne est la nécessité d'assurer une continuité entre le moment où le potentiel est défini et où des projets concrets sont structurés. Dans le cadre du programme ACT-SAF, des études de mise en œuvre opérationnelle sont menées afin d'approfondir les conclusions portant sur la faisabilité, en élaborant des analyses de rentabilité, des analyses économiques et financières ainsi que des feuilles de route d'investissement pour les matières premières et les filières technologiques jugées prioritaires. Pour les pays en développement, cette continuité constitue un mécanisme concret permettant d'éviter que les études ne restent bloquées au stade du diagnostic et de faire le lien entre les possibilités constatées et les décisions d'investissement et de mise en œuvre.

2.4 Harmonisation avec le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI : l'expérience du Pérou s'inscrit principalement dans le cadre de l'objectif stratégique « L'aviation est durable sur le plan environnemental », en contribuant au développement d'énergies plus propres et à l'objectif à long terme (LTAG) de zéro émission nette de carbone d'ici 2050. Par ailleurs, elle s'inscrit dans l'objectif « Aucun pays laissé de côté », dans la mesure où le programme ACT-SAF contribue à réduire les écarts en matière de capacités techniques et de mise en œuvre entre les États. Le Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI renforce ce lien en considérant expressément le programme ACT-SAF comme un instrument de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, et en définissant l'objectif « Aucun pays laissé de côté » comme un objectif supplémentaire promu par le programme. Parallèlement, la mise en place de projets pouvant être financés est soutenue par le catalyseur hautement prioritaire « Partenariats, mobilisation des ressources et viabilité financière ».

2.5 Une coopération régionale fondée sur l'information : les initiatives régionales qui ont précédé le programme ACT-SAF sont une occasion de compléter l'assistance individuelle fournie aux États

avec une vision régionale des capacités et des besoins. Le Pérou estime qu'une plateforme d'information régionale utilisant des méthodes comparables permettrait d'établir un inventaire systématique du potentiel en matières premières, de l'état de la réglementation, des capacités de production et de raffinage, des besoins en assistance technique et, le cas échéant, du stade de maturité des projets. Ces informations permettraient de définir les synergies entre les États, de mieux cibler la coopération technique et de faciliter la prise de décisions fondées sur des données factuelles, sans pour autant se substituer aux mécanismes existants de l'OACI ni aux processus de planification nationaux.

2.6 Lien avec la Conférence ATConf/7 : le point 4.2 de l'ordre du jour de la Conférence consiste à examiner non seulement la dimension environnementale des énergies plus propres, mais aussi les conditions économiques qui favorisent l'accès à ces énergies et leur utilisation. De ce point de vue, l'expérience du Pérou montre que l'assistance technique a des retombées plus importantes lorsqu'il existe un enchaînement entre le renforcement des capacités, les études de faisabilité, la structuration des entreprises, la coopération régionale et l'accès à la mobilisation des ressources et aux mécanismes de financement. Renforcer cette continuité contribuerait à étendre la portée géographique des projets liés aux SAF et permettrait aux pays en développement de participer efficacement à la transition énergétique dans le secteur de l'aviation.

3. CONCLUSION

3.1 L'expérience du Pérou dans le cadre du programme ACT-SAF montre que l'assistance technique et le renforcement des capacités proposés par l'OACI constituent des outils concrets permettant de transposer les objectifs mondiaux de décarbonation sur le plan national. L'étude de faisabilité menée au Pérou a permis de définir le potentiel du projet et, parallèlement, les conditions institutionnelles, réglementaires, logistiques, économiques et financières à prendre en compte pour qu'il se concrétise.

3.2 La continuité du soutien, de la phase de l'étude de faisabilité à celle de la mise en œuvre opérationnelle, contribuerait directement à la réalisation des objectifs stratégiques « L'aviation est durable sur le plan environnemental » et « Aucun pays laissé de côté », en aidant les États en développement à transformer leur potentiel et leurs études en projets concrets. Faire le lien avec des partenariats et des mécanismes de mobilisation des ressources contribuerait également à renforcer la viabilité économique de cette transition.

3.3 La Conférence est donc invitée à examiner les mesures proposées dans le résumé analytique de la présente note, à savoir renforcer la continuité du programme ACT-SAF jusqu'à la phase de mise en œuvre opérationnelle, et à étudier la création d'une plateforme d'information régionale visant à favoriser la coopération, l'assistance ciblée et la définition de synergies entre les États.

— FIN —