ATConf/7-WP/221
19/11/26

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

PROJET DE RAPPORT

Point 4.2 : Soutien pour l'accès à des énergies plus propres pour l'aviation et possibilités économiques y relatives

4.2.1 DOCUMENTATION

4.2.1.1 La note de travail WP/91, présentée par le Brésil avec l'appui de 20 États membres de la CLAC[1], met en exergue le potentiel économique et le potentiel d'investissement liés aux énergies plus propres dans le secteur de l'aviation, en particulier pour les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers. S'appuyant sur le potentiel de production de carburants d'aviation durables (SAF) du Brésil, les auteurs de la note appellent à la création d'un marché mondial pour ces carburants auquel on appliquerait les critères harmonisés de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Ils constatent la nécessité d'un soutien public pendant la phase de formation du marché, tout en mettant en garde contre des mesures susceptibles de fragmenter la demande et de fausser les flux d'investissement. La Conférence est invitée à encourager les investissements dans la production de SAF et à les relier à la demande des exploitants d'avions, à exhorter les États à éviter les mesures commerciales discriminatoires, et à demander à l'OACI de mobiliser des financements avec ses partenaires et d'accélérer l'homologation des matières premières et des filières admissibles.

4.2.1.2 Dans la note de travail WP/138, présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres[2], des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)[3], et par EUROCONTROL, le cadre mondial de l'OACI est présenté comme une occasion pour les États de développer leurs économies et de renforcer leur souveraineté énergétique. On y présente plusieurs initiatives de l'OACI et de l'Union européenne visant à promouvoir des énergies plus propres dans le secteur de l'aviation, notamment le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour les carburants d'aviation durables (programme ACT-SAF) et le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI, en mettant l'accent sur la prévisibilité réglementaire et l'accès au financement. La Conférence est invitée à encourager un soutien financier accru en faveur de ces initiatives, à demander à l'OACI d'élargir les dispositions environnementales figurant dans le modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA) et à encourager les États à renforcer les dispositions correspondantes dans leurs accords bilatéraux. On appelle aussi à la coopération afin de préparer la quatrième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/4), en vue de planifier de nouvelles étapes clés pour réduire à zéro les émissions nettes de carbone d'ici 2050.

4.2.1.3 Dans la note de travail WP/94, l'Italie fait ressortir la nécessité d'intégrer les évaluations des risques climatiques dans les plans de masse d'aéroports et dans les décisions d'investissement en infrastructure. S'appuyant sur l'expérience des aéroports italiens, elle propose deux indicateurs complémentaires pour mesurer a) la résilience globale des aéroports et b) la contribution de chaque projet, afin de faciliter la hiérarchisation des priorités d'investissement tout en préservant la souplesse pour s'adapter aux conditions locales. La Conférence est invitée à reconnaître la résilience climatique comme un objectif de planification mesurable, à encourager les États et les responsables de la planification

[1] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

[2] 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.

[3] 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.

aéroportuaire à adopter des approches fondées sur les risques et les performances et à demander à l'OACI de se pencher sur des mesures et des indicateurs adaptables, fondés sur les orientations actuelles en matière de risque climatique.

4.2.1.4 Dans la note WP/171 présentée avec l'appui de 18 États membres de la CLAC[4], le Pérou se fonde sur l'expérience qu'il a acquise dans le cadre du programme ACT-SAF pour souligner la nécessité d'un soutien continu qui va au-delà des études de faisabilité, notamment par le biais d'études de mise en œuvre opérationnelle, d'analyses de rentabilité, de feuilles de route d'investissement et, le cas échéant, de mécanismes de mise en relation permettant de faire le lien entre les projets et les occasions d'investissement ainsi que la mobilisation de ressources. La Conférence est invitée à encourager l'OACI à renforcer ce soutien pour les États en développement et, en coordination avec les commissions régionales de l'aviation civile, à étudier la mise en place d'une plateforme régionale d'information sur les SAF afin de repérer des synergies, de cibler l'assistance technique et de renforcer la coopération.

4.2.1.5 Dans la note WP/86 présentée avec le parrainage de l'Égypte, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis soulignent un décalage entre les obligations régionales en matière de SAF imposées aux fournisseurs de carburants et la prise en compte des réclamations relatives aux réductions d'émissions associées au titre du CORSIA. Les auteurs font valoir que les exploitants de transport aérien supportent le coût des SAF imposés sans pouvoir se prévaloir de ces réductions relativement à leurs obligations de compensation au titre du CORSIA, ce qui crée une charge financière supplémentaire, en particulier pour les exploitants des pays en développement. La Conférence est invitée à demander au Conseil, avec le soutien technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), d'accorder la priorité à la mise en place d'un mécanisme de reconnaissance conforme aux obligations du CORSIA et de garanties contre le double comptage, et d'exhorter les États qui imposent des obligations en matière de SAF à aligner leurs systèmes de suivi sur le régime mondial.

4.2.1.6 Dans la note de travail WP/137, 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 aéronautiques (ASA World) et le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA) présentent la transition énergétique du secteur aérien comme une occasion d'attirer des investissements, de créer des emplois et de soutenir la croissance économique, tout en renforçant la sécurité énergétique et la résilience. Les auteurs mettent l'accent sur le rôle des finances publiques pour attirer des investissements privés et présentent le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI comme un mécanisme destiné à soutenir la coordination du financement et le développement de projets liés aux SAF. La Conférence est invitée à encourager les États à mettre en œuvre des politiques énergétiques plus respectueuses de l'environnement au cours des cinq prochaines années et à intégrer la diversification énergétique dans le secteur de l'aviation à leurs politiques économiques nationales et à leur planification des investissements. Les auteurs appellent aussi à la mise en place de mesures financières et politiques ciblées qui vont au-delà du remplacement des carburéacteurs, afin de favoriser une transition vers les énergies renouvelables dans le mix énergétique des opérations au sol.

4.2.1.7 Dans la note de travail WP/30, l'Association du transport aérien international (IATA) souligne le rôle déterminant des politiques publiques dans la création et le développement des marchés pour les SAF, les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres énergies plus propres pour l'aviation, y compris les chaînes d'approvisionnement en amont. Elle appelle à une action coordonnée entre les différents secteurs et à la mise en place de politiques bien séquencées afin de mobiliser les

[4] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine et Uruguay.

investissements, de renforcer les capacités de production et les infrastructures, et par la suite de stimuler la demande, tout en mettant en garde contre le fait que des mesures obligatoires prématurées pourraient augmenter les coûts et fausser les marchés. La Conférence est invitée à encourager la mise en place de politiques habilitantes harmonisées et la poursuite de la coopération entre l'OACI et le secteur privé en vue d'élaborer des cadres politiques coordonnés et de créer un marché mondial des SAF, notamment par l'harmonisation des obligations en matière de durabilité et de certification, ainsi que par l'étude d'un système de comptabilisation basé sur les achats pour les carburants admissibles CORSIA.

4.2.1.8 Dans la note de travail WP/101, l'ICCAIA, l'ACI, l'ASA World, l'ATAG, l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'IATA et l'IBAC soulignent les répercussions opérationnelles et économiques croissantes du changement climatique sur l'ensemble du système de l'aviation, ainsi que la nécessité de s'adapter afin de préserver la connectivité aérienne et les avantages socio-économiques du transport aérien. Les auteurs de la note mettent l'accent sur l'intégration de la résilience climatique dans les décisions en matière de planification et d'investissement, en accordant une attention particulière aux besoins des pays en développement en matière de financement et de renforcement des capacités. La Conférence est invitée à reconnaître l'urgence de l'adaptation, à encourager les États à intégrer la résilience de l'aviation dans leurs cadres de gestion des risques, d'infrastructures et d'investissement, et à demander à l'OACI d'organiser une réunion de haut niveau consacrée à ce sujet après la 44e session de l'Assemblée.

4.2.2 **ANALYSE**

4.2.2.1 Il est largement admis que la transition vers des énergies plus propres pour l'aviation est susceptible d'attirer des investissements, de créer des emplois et de renforcer la sécurité énergétique. Il est noté qu'une production nationale et une participation aux chaînes d'approvisionnement mondiales peuvent être avantageuses pour les pays en développement. Les délibérations font aussi ressortir des perspectives allant au-delà du remplacement des carburants, notamment le recours accru aux énergies renouvelables dans l'exploitation au sol. Par ailleurs, l'importance d'une transition juste est soulignée, notamment en ce qui concerne la formation et le renforcement des compétences des travailleurs de l'aviation.

4.2.2.2 La Conférence prend acte des travaux techniques d'envergure déjà en cours au sein des organes compétents de l'OACI et se déclare favorable à leur poursuite, notamment en ce qui concerne l'évaluation des matières premières et des filières de production admissibles, ainsi que l'harmonisation des modalités de reconnaissance et de comptabilisation des réductions d'émissions résultant de l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation, tout en soulignant que les efforts visant à accélérer la certification environnementale ne devraient pas compromettre les processus de qualification des carburants. La Conférence prend aussi acte du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation comme fondement d'une action coordonnée en matière de politique et de planification, de cadre réglementaire, de soutien à la mise en œuvre et de financement, y compris s'agissant du CORSIA, la base acceptée pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres utilisées dans l'aviation internationale. Plusieurs délégations se disent favorables à la poursuite de la coopération en vue des préparatifs de la Conférence CAAF/4.

4.2.2.3 Les délibérations mettent en exergue le rôle des politiques publiques dans le développement des marchés des énergies plus propres pour l'aviation. L'appui aux politiques est jugé essentiel au moment de la formation du marché, sous la forme de mesures échelonnées pour développer l'approvisionnement en matières premières, les capacités de production et les infrastructures, et pour déterminer les investissements dans la production en fonction de la demande des exploitants d'aéronefs.

4.2.2.4 Les délibérations mettent en évidence des inquiétudes concernant l'interaction entre le CORSIA et les mesures régionales, car la fragmentation des approches risque d'entraîner une multiplication des obligations à respecter, d'augmenter les coûts et de fausser la concurrence. Il est souligné que l'OACI doit poursuivre ses travaux techniques visant à mettre en place un système harmonisé de reconnaissance et de comptabilisation des réductions d'émissions résultant de l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation.

4.2.2.5 Il est fait bon accueil au renforcement du Programme ACT-SAF et du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI, ainsi qu'à l'élargissement du soutien au-delà des études de faisabilité, notamment aux études de mise en œuvre opérationnelle, à l'accélération des projets et à la mise en relation entre projets, possibilités d'investissement et mobilisation de ressources. La Conférence constate aussi qu'il est utile de communiquer des informations au niveau régional pour recenser les besoins communs et mieux cibler l'assistance technique, tout en indiquant qu'il faut se poser la question des incidences qui en découlent en matière de ressources.

4.2.2.6 La Conférence examine la proposition invitant l'OACI à poursuivre la révision du modèle d'accord OACI sur les services aériens dans le but de renforcer les dispositions en matière environnementale qui y figurent. Des préoccupations sont toutefois formulées quant à l'introduction de dispositions relatives à l'environnement et à la décarbonation dans les accords bilatéraux sur les services aériens compte tenu de la nature collective et ambitieuse du LTAG, qui n'impose aucune obligation précise aux différents États.

4.2.2.7 La Conférence mesure l'intérêt de prendre en compte les aspects relatifs à l'adaptation au changement climatique et à la résilience dans le cadre des politiques sur le climat et des processus de planification au niveau national afin d'assurer la continuité des services aériens et des infrastructures aéroportuaires. Elle se déclare favorable à ce que l'OACI continue de tenir à jour et d'étoffer ses orientations concernant l'évaluation des risques associés au changement climatique et les mesures d'adaptation pour l'aviation internationale. Elle prend note de la proposition visant à organiser une réunion de haut niveau sur l'adaptation à l'issue de la 44e session de l'Assemblée, tout en soulignant que ce thème peut aussi être intégré aux travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement.

4.2.2.8 La Conférence prend note de la note d'information WP/49, présentée par la Chine, et de la note d'information WP/67, présentée par l'IATA.

4.2.3 CONCLUSION

4.2.3.1 Sur la base de la documentation et des notes de travail examinées et des délibérations tenues dans le cadre du point 4.2 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) la transition vers des énergies plus propres pour l'aviation ouvre des perspectives s'agissant d'attirer des investissements, de créer des emplois et de renforcer la sécurité énergétique, notamment dans les pays en développement ;

b) des politiques publiques dûment échelonnées peuvent favoriser le développement du marché en faisant le lien entre les investissements au niveau de l'offre et la demande d'énergies plus propres pour l'aviation, tout en évitant autant que possible de fragmenter le marché et de fausser la concurrence ;

c) les travaux techniques de l'OACI devraient se poursuivre en vue de la mise en place d'un système harmonisé de reconnaissance et de comptabilisation des réductions d'émissions résultant de l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation, car la fragmentation des approches risque d'entraîner une multiplication des obligations à respecter, d'augmenter les coûts et de fausser la concurrence ;

d) la résilience climatique est essentielle à la continuité des services aériens, des infrastructures aéroportuaires et des infrastructures de navigation aérienne, tout en préservant les avantages socio-économiques du transport aérien ; elle devrait donc être prise en compte dans le cadre des politiques climatiques et des processus de planification au niveau national.

4.2.4 RECOMMANDATIONS

Recommandation 4/2 — Soutien pour l'accès à des énergies plus propres pour l'aviation et possibilités économiques y relatives

La Conférence recommande :

a) que les États tiennent compte des avantages économiques des énergies plus propres pour l'aviation et qu'ils envisagent, en fonction de leur contexte national, le recours à des mesures incitatives et à d'autres politiques pour encourager la production et l'utilisation à plus grande échelle de ces énergies ;

b) que l'OACI poursuive la mise en œuvre du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les CAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, notamment en approfondissant les travaux techniques portant sur la mise en place d'un système harmonisé de reconnaissance et de comptabilisation des réductions d'émissions résultant de l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation, étant entendu que le CORSIA constitue la base acceptée pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres utilisées dans l'aviation internationale ;

c) que l'OACI renforce davantage le Programme ACT-SAF et le pôle d'investissement financier (Finvest Hub), notamment par des études de mise en œuvre opérationnelle, l'accélération des projets, la mise en relation entre projets, possibilités d'investissement et mobilisation de ressources en faveur des mesures de décarbonation de l'aviation, et qu'elle envisage de mettre en commun les informations au niveau régional afin de recenser les besoins communs et de mieux cibler l'assistance technique, en tenant dûment compte des incidences en matière de ressources ;

d) que l'OACI continue de tenir à jour et d'étoffer ses orientations concernant l'évaluation des risques associés au changement climatique et les mesures d'adaptation pour l'aviation internationale, et que les États envisagent de réaliser des évaluations des risques climatiques afin de favoriser l'intégration de mesures d'adaptation au changement climatique dans les politiques climatiques et les processus de planification au niveau national, le cas échéant.

— FIN —