



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

**LIBÉRER LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET LE POTENTIEL
D'INVESTISSEMENT DES ÉNERGIES PLUS PROPRES
POUR L'AVIATION EN CRÉANT UN MARCHÉ MONDIAL DES SAF**

(Note présentée par le Brésil et appuyée par 20 États membres de la CLAC¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit le potentiel économique et le potentiel d'investissement des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et des autres énergies plus propres pour l'aviation, en particulier dans les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers. Elle appuie les politiques et les cadres de production, d'investissement et de réglementation susceptibles d'accroître l'offre de SAF ainsi que de réduire les coûts et de créer un marché mondial de ces carburants selon 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), tout en élargissant l'accès aux matières premières durables dans toutes les régions. Prenons, à titre d'illustration de ce potentiel, l'exemple du Brésil, qui mise sur ses ressources en biomasse, son éventail de sources de production d'électricité propre, son expérience dans le domaine des biocarburants et son vivier de nouveaux projets axés sur les SAF. La présente note souligne également que les mesures de soutien doivent éviter les critères d'admissibilité discriminatoires, les préférences relatives à la teneur en éléments locaux, les obstacles réglementaires ou les modalités de subventions qui protègent la production nationale et faussent les flux d'investissement mondiaux.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre acte du potentiel économique et du potentiel d'investissement des énergies plus propres pour l'aviation, notamment des SAF, dans les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers ;
- b) encourager les États à promouvoir des politiques visant à favoriser les investissements dans la production et l'accroissement de la demande de SAF ;
- c) appuyer les infrastructures, les mesures d'incitation ciblées et les systèmes fondés sur le concept d'« achat et réclamation » ou les systèmes de certification compatibles avec le CORSIA, qui déterminent

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).

	les investissements dans la production de SAF en fonction de la demande émanant des exploitants d'avions ; d) exhorter les États à éviter les obstacles réglementaires, les critères d'admissibilité fondés sur l'origine ou les régimes de subventions susceptibles d'entraîner une fragmentation du marché mondial des SAF ; e) souligner que la mise en œuvre effective du cadre de l'OACI relatif aux énergies plus propres est essentielle à la consolidation d'un environnement réglementaire stable et prévisible, susceptible de favoriser les investissements visant à créer un marché véritablement mondial des SAF, dont la production serait répartie entre toutes les régions ; f) demander à l'OACI de renforcer sa collaboration avec les institutions financières, les organismes des Nations Unies et les autres organisations internationales afin de mobiliser des financements, de réduire les risques d'investissement et d'accélérer l'approbation des matières premières et des filières admissibles.
<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous</i> et <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire pour 2026-2028 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et les autres énergies plus propres pour l'aviation (adopté par la CAAF/3, Dubaï, novembre 2023) ; Résolutions A42-21 et A42-26 de l'Assemblée ; A42-WP/162 (Brésil et Éthiopie) ; ATConf/7-WP/8 (Secrétariat).

1. INTRODUCTION

1.1 Non seulement le passage à des énergies plus propres pour l'aviation est un impératif environnemental, mais il s'inscrit également dans un programme de développement économique et d'investissement en faveur du transport aérien international. Les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et les autres énergies plus propres pour l'aviation peuvent contribuer à réduire les émissions du secteur tout en créant de nouvelles chaînes de valeur dans les domaines de l'énergie, de l'agriculture, de la gestion des déchets, de l'hydrogène, de la logistique, des services de certification et des infrastructures aéroportuaires. Cela vaut surtout pour les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers, nombre d'entre eux pouvant miser sur des matières premières durables, un potentiel en matière d'énergies renouvelables et des capacités industrielles susceptibles de leur permettre de participer à une chaîne d'approvisionnement mondiale.

1.2 Comme l'ont souligné le Brésil et l'Éthiopie dans une note de travail (A42-WP/162) présentée à la 42^e Assemblée de l'OACI, la production de SAF reste bien en deçà du niveau requis pour la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI et de la Vision 2030 s'inscrivant dans le Cadre mondial de l'OACI. En outre, selon l'IATA, le secteur de l'aviation pourrait avoir besoin d'environ 500 millions de tonnes de SAF par an d'ici 2050 pour réduire à zéro les émissions nettes, alors que la production mondiale avoisinait les 1,9 million de tonnes en 2025. Il est essentiel d'augmenter la production pour réduire l'écart de prix avec le carburéacteur classique, assurer la prévisibilité de la demande et permettre à toutes les régions de participer à une transition énergétique juste et inclusive dans le secteur de l'aviation.

1.3 La note de travail ATConf/7-WP/8 (*Cadres de réglementation économique des technologies émergentes et des énergies plus propres pour l'aviation*) présentée par le Secrétariat de l'OACI conforte la thèse selon laquelle l'augmentation de l'approvisionnement en SAF, en LCAF et en autres énergies plus propres pour l'aviation est essentielle à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI et a de grandes incidences économiques et réglementaires. Dans cette note, le Secrétariat rappelle le LTAG (réduire à zéro les émissions nettes de carbone provenant de l'aviation internationale d'ici 2050) ainsi que la vision collective de l'OACI consistant à réduire de 5 % les émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici à 2030 par l'utilisation d'énergies plus propres, tout en soulignant que ce sont ces énergies plus propres qui devraient contribuer le plus aux réductions d'émissions de CO₂. Il met également en exergue les importantes incidences financières de cette transformation, notamment la nécessité d'investir environ 3 200 milliards de dollars des États-Unis dans la production d'énergies plus propres pour l'aviation d'ici 2050. Toujours dans la note WP/8, le Secrétariat souligne l'importance de promouvoir la convergence des réglementations afin d'éviter la fragmentation et les obstacles au développement du marché et à l'investissement² :

Les disparités entre les cadres de réglementation peuvent faire obstacle au développement d'un marché, limiter les flux d'investissement et entraver la concrétisation des avantages socio-économiques potentiels. L'élaboration de stratégies cohérentes à l'échelle internationale, conformes aux politiques et aux orientations de l'OACI, sera nécessaire pour conférer une stabilité sur le plan réglementaire, faciliter les opérations transfrontalières et favoriser une allocation efficace des ressources. Une telle harmonisation sera particulièrement importante pour assurer un accès équitable aux possibilités qu'entraîneront ces changements, notamment pour les pays en développement et ceux qui ont des besoins particuliers.

1.4 Les mandats politiques nécessaires à la concrétisation des engagements de haut niveau en matière de décarbonation de l'aviation internationale ont déjà été adoptés par les États membres de l'OACI

² Voir le paragraphe 3.2 de la note ATConf/7-WP/8, présentée par le Secrétariat de l'OACI.

et renforcés à la 42^e Assemblée de l'OACI. À l'horizon 2030 et 2050, la mise en œuvre sera cruciale. Le potentiel économique et le potentiel d'investissement des énergies plus propres pour l'aviation constitue un élément essentiel des efforts déployés au cours de ces périodes, car c'est en les libérant que l'on pourra concrétiser ces objectifs ambitieux à l'échelle mondiale.

2. ANALYSE

2.1 Les pays en développement devraient avoir la possibilité de participer à la chaîne d'approvisionnement en SAF et en énergies plus propres pour l'aviation, en tant que producteurs, pôles logistiques, partenaires technologiques et promoteurs de projets pouvant être financés. Un marché mondial des SAF peut favoriser le développement rural, l'agriculture durable, la valorisation des déchets, l'exploitation de sources d'énergie renouvelable, la création d'emplois industriels et le renforcement de la sécurité énergétique. Le Brésil constitue un bon exemple à cet égard : l'IATA a souligné l'important potentiel d'exploitation des matières premières issues de la biomasse de ce pays, qui, d'après des estimations, atteindront environ 180 millions de tonnes d'ici 2050, et qui pourraient permettre de produire quelque 60 millions de tonnes de SAF ; à cela s'ajoutent son éventail de sources d'électricité propre, son savoir-faire en matière de biocarburants liquides et ses infrastructures existantes.

2.2 La difficulté à surmonter pour augmenter l'approvisionnement déborde le cadre des capacités de raffinage ou de traitement des carburants. Certaines technologies de conversion sont déjà au point et tout indique que la demande des compagnies aériennes augmente, mais la sécurité de l'approvisionnement à long terme est tributaire de l'accès à des systèmes d'approvisionnement en matières premières durables. La compétitivité des SAF passe par une plus grande réserve de matières premières et de filières viables adaptées aux différentes réalités régionales, par opposition à quelques sources de matières premières ou technologies. L'IATA estime également que, d'ici 2030, l'éthanol durable à base de sucre ainsi que les huiles vierges et les huiles de vidange du Brésil pourraient représenter un potentiel de production de SAF d'une douzaine de millions de tonnes, et qu'une quinzaine de projets en cours pourraient permettre de produire environ deux millions de tonnes supplémentaires s'ils sont menés à bien.

2.3 Pour réaliser ce potentiel, il faut mettre en place des mécanismes de financement qui tiennent compte à la fois de l'intensité capitalistique et du risque lié à la demande. Les projets relatifs aux SAF ont besoin de signaux de politique pour le long terme, d'une certification crédible de la durabilité, de contrats d'achat de la production, de capacités de préparation des projets, de financements concessionnels et mixtes, de garanties et de systèmes d'assurance et de partage des risques. L'OACI peut être une source de valeur ajoutée en ralliant des banques de développement, des fonds pour le climat, des investisseurs privés, des organismes des Nations Unies et des organisations internationales autour de viviers de projets alignés sur les normes de l'OACI et les priorités nationales en matière de développement. En outre, ces viviers devraient être axés sur les infrastructures, la logistique et les technologies de conversion qui servent de trait d'union entre l'approvisionnement en matières premières et les installations de production et qui font intervenir dans la chaîne de valeur les organismes de réglementation, les compagnies aériennes, les producteurs de carburants, les développeurs de technologies, les agriculteurs, les chercheurs et les investisseurs.

2.4 Un marché mondial harmonisé doit constituer le fondement de tels investissements. Le CORSIA devrait rester le cadre de durabilité mondialement accepté pour les carburants admissibles CORSIA. Une approche commune permet de réduire les coûts de certification, d'assurer aux investisseurs la prévisibilité réglementaire, de faciliter la reconnaissance et la revendication des retombées positives sur l'environnement par les exploitants d'avions et d'éviter d'appliquer une mosaïque de normes que seuls les plus grands producteurs et compagnies aériennes peuvent maîtriser.

2.5 L'harmonisation doit s'accompagner de principes de non-discrimination et de neutralité technique ayant un fondement scientifique. L'OACI ne devrait ni privilégier ni exclure des matières premières, des filières, des régions ou des modèles de production pour des motifs indépendants des critères transparents et fondés sur la science relatifs à la durabilité et aux émissions durant le cycle de vie. Les solutions admissibles qui répondent aux critères du CORSIA devraient pouvoir être envisagées. Les processus de travail du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) devraient également accélérer l'évaluation des matières premières durables, des filières et des pratiques agricoles favorisant l'amélioration de la productivité, car un retard dans leur reconnaissance peut constituer un obstacle technique involontaire et reporter les décisions d'investissement.

2.6 Un soutien public sera néanmoins nécessaire au stade de la création du marché. Les États peuvent recourir à diverses mesures (mandats, incitations, contrats, avantages fiscaux, subventions, etc.) pour combler l'écart de coût et attirer des capitaux privés. Il conviendrait d'ordonner ces mesures de manière transparente et de façon à accroître l'offre mondiale avant que les obligations en matière de conformité ne soient renforcées, plutôt que de protéger les marchés nationaux. Les systèmes de chaîne de surveillance et d'« achat et réclamation », s'ils sont harmonisés avec le CORSIA et assortis de garanties strictes en matière de durabilité, peuvent contribuer à déterminer les investissements nécessaires en fonction de la demande émanant des exploitants d'avions lorsqu'il est possible d'accroître l'approvisionnement durable. En revanche, les critères d'admissibilité fondés sur l'origine, les préférences en matière de teneur locale, les listes fermées de matières premières ou les subventions réservées aux chaînes d'approvisionnement régionales peuvent fragmenter la demande, augmenter les coûts, entraîner une réaffectation des investissements au détriment de projets efficaces et durables qui pourraient être réalisés dans les pays en développement et compromettre l'émergence d'un marché mondial des SAF.

2.7 Les mesures proposées récemment dans certains pays illustrent ce risque. Les mesures de soutien visant à réduire l'écart de prix en faveur des carburants d'aviation admissibles peuvent contribuer à stimuler la demande dans les premiers temps, mais peuvent également entraîner des distorsions du marché lorsque l'accès à ces aides, les critères d'admissibilité ou le niveau des avantages accordés dépendent du lieu de production, de la provenance des matières premières ou des préférences régionales en matière de chaîne d'approvisionnement. Indépendamment des raisons invoquées au niveau national, ces approches risquent de fragmenter la demande, de priver d'investissements des projets qui seraient durables et efficaces, et de limiter la participation des pays en développement. Le financement de l'action climatique et la politique industrielle visant à promouvoir les énergies plus propres pour l'aviation devraient donc être évalués à la lumière des principes de l'OACI en matière de non-discrimination, de neutralité technique et de développement du marché mondial.

3. CONCLUSION

3.1 Le Brésil appuie les politiques vigoureuses et les investissements ayant pour objectif l'augmentation de l'approvisionnement en SAF, en LCAF et en autres énergies plus propres pour l'aviation. Il s'agit de s'assurer que les énergies plus propres pour l'aviation sont accessibles, abordables et durables dans toutes les régions, tout en préservant l'harmonisation avec le CORSIA et l'égalité des chances pour les matières premières et les filières admissibles. Par son potentiel, le Brésil a démontré comment les pays en développement peuvent contribuer de manière significative à une chaîne d'approvisionnement mondiale diversifiée en SAF lorsque l'on arrive à allier durabilité, infrastructures, financement et mesures coordonnées. Un marché mondial des énergies propres pour l'aviation, ouvert aux producteurs de toutes les régions et s'inscrivant dans un cadre mondial de durabilité pour l'aviation (CORSIA), constitue la voie la plus rapide et la moins coûteuse à emprunter pour réaliser le LTAG, ainsi que le moyen le plus sûr de faire de la transition énergétique une opportunité pour les pays en développement plutôt qu'un obstacle.

