



Organisation de l'aviation civile
internationale

NOTE DE TRAVAIL

A 42-WP/65
EX/29
21/7/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

PROMOUVOIR LA MISE AU POINT ET L'UTILISATION DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES ET À MOINDRE ÉMISSION DE CARBONE (SAF ET LCAF)

(Note présentée par Oman)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE	
La présente note de travail souligne la nécessité, en termes de cohésion des politiques, de financement, de renforcement des capacités et d'harmonisation des normes, de mettre au point et d'utiliser à plus grande échelle les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) pour appuyer les objectifs mondiaux de décarbonation de l'aviation.	
Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :	
a) prendre acte de la teneur de la présente note ; b) exhorter l'OACI et les États membres à faciliter l'harmonisation du cadre comptable pour les SAF-LCAF et de leurs normes de certification afin de rationaliser leurs processus de production, d'approbation et d'adoption ; c) demander à l'OACI d'accélérer l'activation du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI afin d'assurer une plus grande transparence quant aux possibilités d'investissement dans le secteur des carburants d'aviation durables et à moindre émission de carbone et de recenser les sources de financement potentielles pour les projets y afférents ; d) mettre en avant le rôle des carburants d'aviation à moindre émission de carbone comme solution à court terme pour réduire les émissions, en particulier dans les pays qui disposent déjà de capacités de raffinage de pétrole ; e) encourager l'OACI à soutenir les initiatives de renforcement des capacités dans toutes les régions afin de faciliter la mise au point et l'utilisation de carburants d'aviation durables et à moindre émission de carbone en organisant des ateliers techniques en présentiel adaptés aux besoins propres aux différents pays.	
<i>Objectifs stratégiques</i> :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
<i>Incidences financières</i> :	
<i>Références</i> :	

1. INTRODUCTION

1.1 La résolution A41-21 adoptée par l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en octobre 2022 reconnaît que les carburants d'aviation durables interchangeables devraient avoir la plus grande incidence sur la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation d'ici à 2050 et que leurs effets devraient continuer de se faire fortement sentir au-delà de 2050.

1.2 Cette même résolution demande aux États d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent la recherche, le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants d'aviation durables et à moindre teneur en carbone (SAF et LCAF), conformément à leurs circonstances nationales.

1.3 La 3e Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) a adopté le Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, qui a pour vision ambitieuse mondiale et collective de réduire de 5 % les émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici 2030 grâce à l'utilisation de SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.

1.4 Aussi Oman a-t-il engagé un certain nombre d'activités coordonnées destinées à faire prendre conscience de l'importance des carburants d'aviation alternatifs et à promouvoir la mise au point et l'utilisation de carburants d'aviation durables et à moindre émission de carbone, et ce à travers des initiatives telles que l'organisation d'un Forum de soutien à l'innovation en matière de SAF-LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, la mise sur pied d'un Groupe de travail national pour les carburants d'aviation durables et à moindre émission de carbone, ou encore l'analyse des défis à relever et des opportunités à saisir pour faire progresser le secteur des carburants d'aviation alternatifs au niveau national.

2. UTILISATION À PLUS GRANDE ÉCHELLE DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES ET À MOINDRE ÉMISSION DE CARBONE

2.1 Oman souligne que les SAF et les LCAF sont des composantes essentielles de l'effort de décarbonation du secteur de l'aviation entrepris au niveau mondial. La pleine réalisation de leur potentiel passe néanmoins par une intensification claire et soutenue de la coordination des efforts nationaux et internationaux menés en la matière.

2.2 Une coordination efficace des politiques, un meilleur accès aux sources de financement et le déploiement accéléré de technologies appropriées sont indispensables pour garantir un accès équitable et efficace aux carburants d'aviation propres.

2.3 Les politiques gouvernementales jouent un rôle capital dans la mise au point et l'utilisation des SAF. Elles devraient être harmonisées entre les différents pays afin d'être cohérentes sur le plan réglementaire, de favoriser une concurrence loyale et d'éviter une fragmentation du marché qui pourrait ralentir l'adoption et l'expansion mondiales des SAF.

2.4 Les améliorations en termes de recherche-développement, démonstration et innovation contribuent à trouver des solutions techniquement et économiquement viables, à rendre plus efficace la production des SAF et LCAF, à réduire les coûts et à assurer la viabilité de la chaîne d'approvisionnement.

2.5 Compte tenu des coûts élevés associés à la production de ces carburants, le fait de disposer d'un meilleur accès aux sources de financement permet d'appuyer les efforts tendant à les déployer à plus grande échelle. L'activation de plateformes internationales telles que le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI peut favoriser la transparence et mettre des investisseurs potentiels en relation avec des projets viables, en particulier dans les États en développement, avec à la clé des taux de réussite plus élevés et des risques financiers plus faibles.

2.6 Le renforcement des capacités est un facteur essentiel pour accélérer la transition vers des carburants d'aviation propres, en particulier dans les États où ce secteur commence tout juste à se développer. Les efforts en ce sens peuvent consister à organiser des programmes de formation spécialisée, à fournir une assistance à l'élaboration de cadres institutionnels et réglementaires, à réaliser des études de faisabilité et des évaluations technico-économiques, ainsi qu'à promouvoir des échanges transfrontaliers de connaissances, en veillant à ce qu'ils soient adaptés aux besoins et à la situation propre à chaque État au regard du Programme ACT-SAF et à ce qu'aucun État ne soit laissé pour compte.

2.7 Oman a conscience que le développement du secteur des carburants d'aviation durable et à faible émission de carbone dépend de partenariats stratégiques entre les gouvernements, les entreprises privées, les universités et les organisations internationales. La coopération régionale et mondiale est déterminante pour la mise en place de chaînes d'approvisionnement efficaces et viables qui appellent une harmonisation normative, un encouragement à l'innovation, le partage de technologies et la coordination des politiques, en particulier dans les régions amenées à se répartir les ressources et les opportunités dont elles disposent.

3. LES LCAF, UNE SOLUTION VIABLE À COURT TERME POUR LA DÉCARBONATION DE L'AVIATION

3.1 Les LCAF offrent une solution viable à court terme pour réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, en donnant aux compagnies aériennes un moyen immédiat de réduire leur empreinte carbone.

3.2 La production de carburants d'aviation à moindre émission de carbone convient mieux aux régions déjà dotées d'infrastructures de raffinage du pétrole, en ce qu'elles peuvent ainsi tirer parti des installations existantes pour s'adapter et passer à la production de carburants plus propres.

3.3 La mise à profit de ce potentiel nécessitera des efforts considérables en termes d'analyses du cycle de vie et d'établissement de mécanismes efficaces de réduction de l'intensité d'émission de carbone. Ces efforts risquent de se heurter à plusieurs difficultés, notamment le coût élevé des technologies mises en œuvre pour réduire les émissions, les compétences techniques limitées, les certifications et autres obstacles connexes.

3.4 Les méthodes de cotraitement utilisées dans les raffineries existantes constituent une solution viable pour la production de LCAF et de SAF, sous réserve d'un examen minutieux des exigences techniques, économiques et réglementaires que cela implique.

3.5 Une coopération régionale est indispensable pour mettre en place une chaîne d'approvisionnement régionale de LCAF, ce qui suppose de faciliter le partage des ressources, de favoriser les échanges technologiques et de prévoir des cadres réglementaires harmonisés.

4. APPROCHES HARMONISÉES POUR L'UTILISATION DES SAF ET DES LCAF

4.1 L'harmonisation des normes internationales relatives aux SAF et aux LCAF, notamment pour ce qui concerne la certification, les critères de viabilité et les méthodes comptables, est d'une importance primordiale si l'on veut éviter les litiges et réduire les charges administratives des compagnies aériennes.

4.2 Une approche commune, au niveau mondial, de l'approbation des SAF renforcera les chaînes d'approvisionnement, instaurera la confiance entre les parties prenantes, réduira les coûts et donnera un coup d'accélérateur à la production et à l'innovation en la matière, ce qui aura pour effet de garantir l'intégrité environnementale et de soutenir les efforts efficaces de réduction des émissions.

4.3 Il est reconnu que le recours à un cadre comptable mondial harmonisé pour les SAF étayé par une solide chaîne de contrôle est essentiel pour garantir la crédibilité des allégations environnementales, éviter les doubles comptages et préserver l'intégrité du marché, et pour favoriser ainsi la réalisation de l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050.

4.4 La mosaïque de normes, de politiques et de cadres comptables entrave la mise au point et l'utilisation efficaces de carburants d'aviation durables dans la mesure où elle accroît la complexité administrative et est source d'incertitudes lors de la vérification des avantages environnementaux.

— FIN —