



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

INTENSIFIER LA PRODUCTION DE CARBURANTS D'AVIATION DURABLES POUR DÉCARBONER L'AVIATION INTERNATIONALE

(Note présentée par le Brésil et l'Éthiopie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'augmentation de la production de carburants d'aviation durables (SAF) est aujourd'hui le principal défi qu'il convient de relever au plus vite afin de décarboner l'aviation, les SAF étant considérés comme la solution la plus adaptée pour réduire les émissions du secteur à court et à moyen terme. À l'heure actuelle, cependant, leur production reste extrêmement faible. Les SAF coûtant aujourd'hui le double d'un carburéacteur classique, l'augmentation de la production sera également déterminante pour les rendre plus accessibles. Dans ce domaine, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) met l'accent sur la mise en œuvre. Elle a ainsi adopté en 2023 un cadre mondial visant à promouvoir les SAF, les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres énergies plus propres pour l'aviation. En phase avec l'objectif consistant à atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, ce cadre vise à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale de 5 % d'ici à 2030 en tirant parti des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation.

L'aviation doit réduire les émissions en ayant recours à des mesures prises au sein du secteur, et les SAF sont la solution la plus efficace pour y parvenir. L'Assemblée doit envoyer un signal clair aux opérateurs économiques en affirmant que le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est la norme de durabilité des SAF reconnue à l'échelle mondiale, ce qui permettra de favoriser un développement harmonisé du marché des SAF, d'éviter la fragmentation de la réglementation et d'encourager l'adoption d'une approche unifiée de la certification de ces carburants. Le Brésil estime qu'il faut convenir d'un ensemble d'engagements plus fermes en matière de mise en œuvre lors de la 42^e session de l'Assemblée afin de soutenir l'intensification de l'offre et de la demande de SAF dans les plus brefs délais, dans la droite ligne de la Vision ambitieuse mondiale consistant à réduire de 5 % les émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici à 2030 et de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) fixé pour 2050.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- demander instamment aux États membres de contribuer à l'intensification rapide, inclusive et durable de la production de SAF dans toutes les régions du monde, de mettre au point des stratégies adaptées, d'appuyer le secteur à l'échelle nationale et de favoriser une transition énergétique juste et inclusive en aviation ;
- accorder sa juste place au CORSIA en tant que norme de durabilité admise en ce qui concerne les SAF, afin d'assurer un développement harmonisé du marché des SAF à l'échelle mondiale, en évitant la fragmentation de la réglementation et en encourageant l'adoption d'une approche unifiée à la certification de ces carburants ;

- c) réaffirmer qu'il est nécessaire d'adopter une approche non discriminatoire et techniquement neutre concernant les matières premières et les filières de production des SAF, du moment qu'elles répondent aux critères et au cadre du CORSIA ;
- d) demander au Conseil de définir pour le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) un mandat spécifique qui lui permettra de mettre au point des processus de travail visant à accélérer concrètement la procédure d'approbation de la durabilité des matières premières et des filières, afin d'intensifier d'urgence la production et de donner davantage de perspectives aux pays en développement dans le cadre d'une décarbonation plus inclusive de l'aviation internationale.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note 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 L'augmentation de la production de carburants d'aviation durables (SAF) est aujourd'hui le principal défi qu'il convient de relever au plus vite afin de décarboner l'aviation. D'après les mesures sectorielles, les SAF sont en effet considérés comme la meilleure solution de réduction des émissions de l'aviation à court et à moyen terme. Selon le rapport sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG), dans le scénario le plus ambitieux de réduction des émissions de CO₂, les carburants pourraient représenter jusqu'à 55 % de ces réductions d'ici à 2050. À l'heure actuelle, cependant, la production de SAF reste extrêmement faible. Selon l'Association du transport aérien international (IATA), en 2024, la production de SAF a atteint 1 million de tonnes (soit 1,3 milliard de litres). Les SAF coûtant aujourd'hui le double d'un carburéacteur classique, l'augmentation de la production sera également déterminante pour les rendre plus accessibles. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) devrait avant tout tâcher de préparer le terrain pour les États et d'établir les mécanismes qui leur permettront de mettre en œuvre pleinement le cadre mondial visant à promouvoir les SAF, les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres énergies plus propres pour l'aviation, adopté par les États membres en 2023. En phase avec l'objectif consistant à atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, ce cadre vise à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale de 5 % d'ici à 2030 en tirant parti des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation.

1.2 D'après des données récentes issues du rapport sur l'environnement 2025 de l'OACI, les carburants admissibles CORSIA pourraient réduire de 6 % à 10 % les émissions des exploitants au cours de la phase I (2024-2026) du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Par ailleurs, selon les estimations, le coût cumulé de la mise en conformité avec le CORSIA au cours de cette période va de 1,3 milliard USD – si l'on tient compte uniquement des compensations – à 8,4 milliards USD en incluant les SAF. Ces chiffres montrent bien la nécessité d'intensifier de toute urgence la production mondiale de SAF dans le respect de normes harmonisées afin de garantir leur rentabilité, d'assurer la prévisibilité réglementaire et de permettre à l'OACI d'atteindre rapidement ses objectifs climatiques.

1.3 L'aviation doit réduire les émissions au moyen de mesures prises au sein du secteur, et les SAF sont la solution la plus efficace pour y parvenir. Il faut veiller à ce que les deux piliers que sont les *combustibles admissibles* et les *unités admissibles* permettent d'obtenir les résultats escomptés. Le fait que les SAF ne contribuent à la réduction des émissions qu'à hauteur de 0,8 % à 2,5 % en 2030 est bien en deçà de nos attentes initiales¹.

1.4 Lors de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, l'Organisation aura l'occasion de définir les orientations stratégiques et les mandats nécessaires pour faire évoluer ces tendances dans le bon sens. L'Assemblée doit envoyer un signal clair aux opérateurs économiques qui jouent un rôle dans la production et la demande de SAF en affirmant que le CORSIA est la norme reconnue de durabilité des SAF, ce qui permettra à l'OACI de favoriser un développement harmonisé du marché des SAF à l'échelle mondiale, d'éviter la fragmentation de la réglementation et d'encourager l'adoption d'une approche unifiée à la certification de ces carburants.

1.5 Le Brésil estime qu'il faudra prendre des engagements plus fermes en matière de mise en œuvre à la 42^e session de l'Assemblée afin de soutenir l'intensification de l'offre et de la demande de SAF, dans la droite ligne de la Vision ambitieuse mondiale consistant à réduire de 5 % les émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici à 2030 et du LTAG fixé pour 2050.

¹ Voir les projections du CAEP fondées sur des scénarios faibles à modérés concernant la production de SAF, que l'on trouvera à la page 28 du rapport du CAEP intitulé *Technical Assessments in Support of the 2025 CORSIA Periodic Review*, figurant à l'appendice B de la note A42-WP/28.

2. PARAMÈTRES À L'APPUI D'UNE MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DU CADRE MONDIAL

2.1 Dans le Cadre mondial sont définis plusieurs grands paramètres destinés à optimiser la production et la consommation de SAF, et ce de manière juste et inclusive, c'est-à-dire en veillant à ce que toutes les régions du monde soient en mesure d'accéder à ce marché et d'en tirer profit. Le premier paramètre est la reconnaissance du CORSIA comme norme de durabilité des SAF. Cette première étape permettra d'assurer un développement harmonisé du marché des SAF à l'échelle mondiale, en évitant la fragmentation de la réglementation et en encourageant l'adoption d'une approche unifiée de la certification de ces carburants. Non seulement l'approche harmonisée encourage la production de SAF en assurant la stabilité et la prévisibilité de la réglementation, mais elle facilite aussi l'utilisation et la réclamation, par les compagnies aériennes, des avantages des SAF sur le plan environnemental en leur évitant de devoir appliquer les différentes normes de chaque juridiction, ce qui alourdirait la charge réglementaire.

2.2 Le deuxième paramètre consiste à adopter une approche non discriminatoire et techniquement neutre aux matières premières et aux filières de production des SAF, du moment qu'elles répondent aux critères du CORSIA. L'OACI ne devrait pas hiérarchiser les différents types de SAF. Les méthodes de comptabilisation des émissions de carbone et les critères de durabilité approuvés dans le cadre du CORSIA doivent être neutres sur le plan technique et s'appuyer sur des données et des preuves scientifiques tenant compte des situations propres à chaque région du monde et des pratiques qui y sont appliquées, y compris les particularités des pays tropicaux et subtropicaux. Une approche restrictive fondée sur des contextes spécifiques entraverait les progrès, désavantagerait les pays en développement et risquerait de compromettre les efforts déployés à l'échelle mondiale en matière de climat, en particulier dans un contexte géopolitique susceptible de reléguer l'action climatique au second plan. C'est la raison pour laquelle, lors de l'évaluation de la durabilité de ces carburants, l'OACI devrait prendre en considération les conclusions émanant d'organisations internationales réputées, notamment l'Agence internationale de l'énergie (AIE), l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA) et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).

2.3 Dans le même ordre d'idées, il est prévu dans le Cadre mondial d'accélérer la procédure d'approbation de la durabilité des matières premières et des filières de production des SAF. Le troisième paramètre consisterait donc à définir pour le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) un mandat spécifique qui lui permettra de mettre au point des processus de travail visant à accélérer effectivement cette procédure afin d'intensifier au plus vite la production et de donner davantage de perspectives aux pays en développement dans le cadre d'une décarbonation plus inclusive de l'aviation internationale. Si ce n'est pas fait, l'Organisation pourrait bien constituer elle-même un obstacle technique au développement du marché mondial des SAF. De la même façon, l'OACI devrait prendre rapidement des mesures pour approuver les pratiques et techniques agricoles qui améliorent la productivité et peuvent intensifier considérablement la production de SAF tout en respectant tous les critères de durabilité. Le fait que l'Organisation n'ait pas encore approuvé ces pratiques suscite de grandes incertitudes qui se traduisent par des reports d'investissements, ce que le secteur ne peut tout simplement pas se permettre à ce stade critique.

2.4 Le quatrième paramètre concerne le soutien à la mise en œuvre et le financement. Dans le Cadre mondial, il est noté que sans un soutien adapté aux pays en développement en matière de moyens de mise en œuvre et de financement, nous ne serons pas en mesure de répondre comme il se doit à l'enjeu climatique dans le secteur de l'aviation.

2.5 En résumé, le message véhiculé par le Cadre mondial est clair : il faut intensifier la production de SAF rapidement et de manière inclusive, durable et harmonisée. Ce n'est qu'en adoptant toutes les solutions viables que nous pourrons relever ce double défi : réduire les émissions de l'aviation et améliorer la disponibilité et l'accessibilité économique des SAF. Il convient pour tous les États membres d'avoir en tête qu'il est dans leur intérêt de favoriser une approche démocratique, ouverte et globale des SAF, permettant des transitions énergétiques justes et inclusives dans le secteur de l'aviation.

— FIN —