



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

UNITÉ RÉGIONALE FACE À UN ENJEU MONDIAL : LA CONTRIBUTION DE LA CLAC À LA PROMOTION DES SAF DANS DES CONTEXTES DE FORTE VULNÉRABILITÉ ÉCONOMIQUE

(Note présentée par la République de Colombie avec l'appui de 17 États membres de la CLAC²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les carburants d'aviation durables (SAF) sont essentiels pour faire baisser le bilan carbone de l'aviation et réduire à zéro les émissions nettes d'ici à 2050. La Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) promeut la décarbonation et l'utilisation de SAF en Amérique latine au moyen d'initiatives telles que l'Alliance pour une aviation durable, qui favorise le financement et la coopération. Cependant, la transition vers les SAF se heurte à des enjeux financiers, en particulier dans les pays aux économies fragiles qui nécessitent un soutien financier mondial, ainsi qu'à de multiples risques perçus par le secteur et mis en évidence par le Forum économique mondial.

Pour contribuer à l'adoption des SAF, il est proposé dans la présente note de travail d'établir un observatoire de l'information et d'élaborer une « Perspective sur les SAF », ainsi que des principes directeurs relatifs aux incitations souples et aux mécanismes de stabilisation financière. Malgré les enjeux économiques qui lui sont associés, la décarbonation du transport aérien apportera des avantages à long terme, tels que l'énergie durable, les emplois verts et un meilleur bilan environnemental.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager les organisations de l'aviation civile et les autres organismes régionaux, conformément à leur mandat, à coordonner leurs efforts et à garantir une concurrence loyale ainsi que des chances égales à toutes les parties prenantes selon les modalités établies par l'OACI ;
- b) demander au Conseil de veiller à ce que l'OACI élabore des éléments indicatifs supplémentaires sur l'application de mesures incitatives et de garanties souples liées aux prix du pétrole et des matières premières, ainsi que des instruments de stabilisation appropriés à l'intention des États soumis à des contraintes financières ;
- c) charger le Conseil d'envisager la création d'un observatoire et d'un répertoire d'informations comprenant des plans d'action, des politiques publiques et des données pertinentes sur les progrès

¹ Version en espagnol fournie par la Colombie.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.

	mondiaux, ainsi que l'élaboration d'une « Perspective de l'OACI sur les SAF » afin d'apporter des éclaircissements concernant cette facette de la décarbonation ; d) demander au Conseil de veiller à ce que l'OACI mette en place des mécanismes pour suivre les progrès accomplis dans le cadre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (Programme ACT-SAF), afin que l'Organisation adapte ses objectifs aux risques et possibilités recensés dans la Perspective sur les SAF.
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> et <i>Aucun pays laissé de côté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Dans la présente note de travail, la création d'un observatoire consacré à l'élaboration d'une Perspective sur les SAF est préconisée. Des ressources financières devront être allouées à cette fin, et portées à l'examen du Conseil.
<i>Références :</i>	Forum économique mondial, <i>Financing Sustainable Aviation Fuels: Case Studies and Implications for Investment</i> (2025). https://www.weforum.org/publications/financing-sustainable-aviation-fuels-case-studies-and-implications-for-investment/https://www.weforum.org/publications/financing-sustainable-aviation-fuels-case-studies-and-implications-for-investment/ Forum économique mondial, <i>Global Aviation Sustainability Outlook 2025</i> (12 mars 2025). https://www.weforum.org/publications/global-aviation-sustainability-outlook-2025/

1. INTRODUCTION

1.1 Les SAF, qui constituent une solution de rechange respectueuse de l'environnement au carburant conventionnel, permettent de réduire le bilan carbone et la dépendance aux combustibles fossiles. Ces combustibles de remplacement sûrs et efficaces, pouvant permettre une baisse des émissions allant jusqu'à 80 %, sont essentiels pour réduire à zéro les émissions nettes de l'aviation d'ici à 2050.

1.2 Le 7 octobre 2022, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes de CO₂ d'ici à 2050, ce qui lui a conféré un rôle moteur dans le processus visant à mettre en conformité les normes et les stratégies techniques internationales, facilitant ainsi leur mise en œuvre dans l'ensemble des États membres.

1.3 En juin 2022, l'OACI a lancé le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (Programme ACT-SAF) de sorte à proposer une assistance technique ainsi que des formations et à renforcer les partenariats entre les États et le secteur, l'objectif étant d'accélérer la production et la mise en circulation de carburants d'aviation durables. Dans le cadre de cette approche collaborative, des études de faisabilité et des partenariats public-privé ont été établis en vue de renforcer les compétences locales et les politiques réglementaires et de promouvoir l'utilisation des SAF.

1.4 En février 2025, l'OACI a lancé le pôle d'investissement financier (Finvest Hub), une initiative mondiale permettant de mettre les investisseurs internationaux en relation avec des projets SAF et d'infrastructures énergétiques propres en s'intéressant de près aux besoins des pays en développement en matière de capitaux et d'évolutivité.

1.5 En mars 2025, le Forum économique mondial a publié un rapport intitulé *2025 Global Aviation Sustainability Outlook*, qui donne un aperçu des perspectives clés et des principaux risques associés à la décarbonation du secteur. Ce rapport présente, à la lumière des tendances pertinentes, une analyse des scénarios futurs susceptibles d'entraver l'avancée d'une aviation durable.

1.6 La Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) a organisé des tables rondes sur des questions environnementales, y compris sur des questions de coordination et de financement en lien avec les SAF. L'Alliance pour l'aviation durable a été créée pour répondre à un besoin en matière d'investissements et de coopération, et offre aux États et aux acteurs du secteur une plateforme de collaboration. Cette alliance vise à promouvoir la décarbonation du transport aérien par le financement, le transfert de technologies et le recours aux énergies propres, en tenant compte des risques et des perspectives associés à l'utilisation des SAF dans le secteur.

1.7 En tant que membre actif de la CLAC, la Colombie a pris des mesures importantes en faveur de la mise en œuvre et de l'adoption des SAF. En 2023, le Gouvernement colombien a fait de l'Autorité colombienne de l'aviation civile (Aerocivil) l'organisme chef de file en matière de développement des SAF. Plus de 150 parties prenantes, dont des entités publiques, des producteurs et des distributeurs de carburant, des fournisseurs de matières premières, des associations du secteur et des compagnies aériennes, ont rejoint « l'écosystème SAF », une plateforme collaborative et participative.

1.8 En octobre 2024, Ecopetrol a mené un test dans sa raffinerie de Carthagène en utilisant des huiles végétales neuves et usagées afin d'évaluer la faisabilité d'une production continue de SAF en faisant intervenir dans le processus de traitement de l'huile de palme blanchie partiellement issue d'huiles de

cuisson usagées. En conséquence, 32 000 barils de carburant issu d'un cotraitement ont été produits et ont fait l'objet d'un contrôle qualité pour garantir leur conformité aux normes ASTM 1655. Cela a amené Ecopetrol et la compagnie aérienne LATAM Airlines Colombia à conclure un partenariat stratégique pour promouvoir la transition énergétique du secteur de l'aviation dans le pays. Dans ce cadre, plus de 700 vols ont été effectués au moyen de Jet-A1 traité avec des matières premières renouvelables.

1.9 Les tendances mondiales contribuent à exacerber la volatilité, l'incertitude, la complexité et l'ambiguïté, dans un contexte où les décisions en matière d'investissements, les flux financiers, le commerce, la montée des conflits, les obstacles au commerce et les tensions influent sur la planification stratégique des États en matière de SAF et, par voie de conséquence, sur la prise en compte des risques par les investisseurs, ce qui met la réalisation des objectifs de l'OACI à rude épreuve. Il s'avère donc essentiel d'avoir une bonne compréhension des risques et des perspectives pour évaluer la viabilité de la stratégie, afin de déterminer si la mise en œuvre de celle-ci serait difficile ou coûteuse compte tenu des facteurs de risque et d'apporter des éléments de contexte à toutes les parties prenantes.

1.10 La Colombie, qui produit des biocarburants pour le transport terrestre depuis plus de 20 ans, a retiré de cette expérience de précieux enseignements applicables au développement des SAF, et sait notamment combien il importe de réduire l'incertitude des investissements dans la production de carburants et de matières premières.

2. ANALYSE

2.1 La décarbonation constitue un enjeu économique majeur pour les États disposant de ressources financières limitées, car elle requiert de consentir d'importants investissements dans les infrastructures de transition énergétique, la mise en œuvre de politiques adéquates et la restructuration des secteurs des hydrocarbures et de l'agriculture afin d'atteindre les objectifs mondiaux, dans un contexte marqué par une pénurie des ressources et des contraintes sociales.

2.2 En tant qu'utilisateur final des SAF, le transport aérien est très vulnérable face aux cycles économiques, à l'inflation, à la volatilité des devises, aux politiques publiques, aux conflits, aux pandémies, aux technologies, à l'assurance et à d'autres facteurs qui influent sur la viabilité et la croissance de l'activité économique, qui sont essentiels pour les investisseurs.

2.3 Le PIB de chaque État membre est structuré d'une façon qui lui est propre, et représente la valeur marchande brute des biens et services produits dans le pays au cours d'une période donnée, les importations et les exportations en étant les principales composantes. En matière de production ou d'importation de SAF, chaque État est confronté à des enjeux particuliers qui représentent le coût, pour la population, de la transition énergétique. Plus la dépendance économique d'un État vis-à-vis de l'aviation est importante, plus l'impact macroéconomique qui en résultera sera grand, et il convient donc d'évaluer cet impact avec le plus grand soin.

2.4 Les États dont l'économie est fragile n'ont souvent pas les ressources financières nécessaires pour investir dans de tels projets sans soutien extérieur. Bien souvent, l'élaboration d'un projet peut prendre plus de quatre ans, et les investissements requis peuvent osciller entre 30 et 45 millions de dollars des États-Unis avant même que la décision finale d'investissement ne soit arrêtée, selon les caractéristiques du projet³.

³ Forum économique mondial, *Financing Sustainable Aviation Fuels: Case Studies and Implications for Investment* (2025). <https://www.weforum.org/publications/financing-sustainable-aviation-fuels-case-studies-and-implications-for->

2.5 Les États qui ne peuvent produire de SAF sur leur territoire risquent de ne pas atteindre leurs objectifs nationaux en matière de décarbonation, ce qui pourrait avoir des incidences sur l'objectif mondial. L'ampleur de ce risque dépend des coûts induits par la transition énergétique dans chaque pays.

2.6 Les États dotés d'institutions faibles pourraient peiner à procéder à la mise en œuvre et au suivi des politiques publiques ou des réglementations, ce qui risque d'engendrer des coûts ou des déséquilibres liés à la mise en place des mesures incitatives, des quotas, des taxes sur le carbone ou des subventions visant à promouvoir la transition qui viendront, dans une certaine mesure, influencer sur leur PIB.

2.7 Comme il ressort des recommandations du Forum économique mondial, le financement public peut contribuer à réduire les risques touchant les investissements par les études de faisabilité et la planification publique qui lui sont associées, et qui mettent des informations techniques fiables au service de l'élaboration des projets tout en rassurant les investisseurs qui envisagent des projets SAF, en prévoyant éventuellement des garanties souveraines afin d'améliorer le degré de solvabilité de ces projets.

2.8 Il s'avère donc indispensable de bénéficier d'un soutien financier mondial pour différer ces coûts, et de faire en sorte que des banques multilatérales, des fonds d'investissement climatiques, des subventions ou des investisseurs privés contribuent à alléger la charge qui pèse sur chaque État en matière de décarbonation du secteur. Cette jonction entre les pouvoirs étatiques et les ressources financières est cruciale pour les États qui ne disposent pas des moyens financiers nécessaires pour financer eux-mêmes leur transition énergétique dans le contexte de volatilité, d'incertitude, de complexité et d'ambiguïté actuel.

2.9 Le développement des SAF est face à des enjeux majeurs, ce qui inclut une disponibilité limitée des matières premières, des coûts de production élevés, une certification mondiale complexe, de faibles rendements, les risques de marché, la volatilité des prix du pétrole, les difficultés logistiques qu'il y a à augmenter la production tout en maintenant une qualité durable ainsi que des infrastructures de raffinage et de transport insuffisamment abouties.

2.10 Selon le Forum économique mondial, les risques propres à l'aviation sont associés aux éléments suivants : la coordination des politiques en matière de SAF entre les différentes régions ; la longévité des mesures d'incitation, qui pourraient créer des déséquilibres concurrentiels ; la transparence dans la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale, qui exige une traçabilité environnementale ; les critères relatifs aux matières premières des SAF (matières premières de deuxième récolte, par exemple).

2.11 Compte tenu de la situation mondiale et des enjeux structurels propres à chaque État, une « Perspective sur les SAF » sera utile pour appréhender différents scénarios et anticiper les tendances ou événements futurs, ou encore les conditions à venir sur la base des données actuelles et des analyses effectuées par des spécialistes de l'OACI, en collaboration avec les organisations de l'aviation civile et d'autres organismes multilatéraux. Une telle perspective contribuerait à une prise de décisions éclairée, à la normalisation du système d'approvisionnement en SAF, et à la mise au point d'outils de marché visant à optimiser la capacité de production de SAF et à promouvoir l'investissement.

2.12 Des initiatives telles que le Programme ACT-SAF et le Finvest Hub sont idéales pour contribuer à réduire les risques liés aux investissements, en particulier dans les pays touchés par la volatilité,

l'incertitude, la complexité et l'ambiguïté, qui nécessitent de bénéficier d'une analyse plus poussée et d'une variété d'outils de limitation des risques d'investissement.

2.13 Conformément à une résolution adoptée à la 41^e session de l'Assemblée qui dispose que « l'OACI et ses États membres devraient œuvrer ensemble pour s'efforcer de réaliser l'objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, contribuant ainsi à l'atteinte de la cible de température de l'Accord de Paris », les États membres de la CLAC continueront de mener différentes activités visant à consolider, en Amérique latine, un secteur des SAF capable d'atteindre les objectifs mondiaux en matière de décarbonation, en coopérant avec l'OACI et en promouvant des scénarios éclairés qui contribuent à une meilleure prise de décisions.

2.14 En dépit des risques et des enjeux économiques qui lui sont associés, la décarbonation du transport aérien apportera des avantages à long terme, et contribuera à l'indépendance énergétique, à la création d'emplois verts et à une amélioration de la santé publique, qui sont des éléments essentiels pour atténuer les changements climatiques. La réussite d'une telle entreprise ne pourra être assurée que par la mise en œuvre d'actions coordonnées tenant compte de la situation économique de chaque État.