



**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**

**REPENSER LA POLITIQUE DES SAF : LIBÉRER LES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR  
L'AVIATION EN TRANSFORMANT LES SYSTÈMES ET LE SÉQUENÇAGE DES  
POLITIQUES**

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail traite de l'importance d'une plus vaste transformation des systèmes d'énergie pour accroître la production de SAF, de LCAF et d'autres énergies plus propres. Elle souligne la nécessité de cadres politiques coordonnés et bien séquencés pour mobiliser les investissements, accélérer le développement du marché et éviter les conséquences non intentionnelles. La note invite les États et l'OACI à renforcer la coopération internationale et l'harmonisation afin de soutenir une transition énergétique en aviation efficace, efficiente et équitable.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître l'importance d'une approche systémique et de cadres politiques bien séquencés pour accélérer la production de SAF, de LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation ;
- b) encourager les États, en collaboration avec l'OACI, à accroître leurs efforts pour créer les conditions propices à l'augmentation de la production à l'échelle mondiale, notamment par des politiques harmonisées qui mobiliseront les investissements, réduiront les risques et éviteront les distorsions de marché ;
- c) inviter l'OACI à poursuivre sa proche collaboration avec l'IATA et d'autres intervenants de l'industrie dans le cadre d'un processus multilatéral continu pour soutenir le développement de politiques coordonnées et efficaces garantissant une transition énergétique de l'aviation efficace, équitable et mondialement harmonisée ;
- d) inviter l'OACI à poursuivre ses efforts pour développer un marché des SAF mondial, transparent, fluide et compétitif, avec un accent sur la nécessité de critères d'admissibilité et de durabilité et d'exigences de certification harmonisées ; et continuer à explorer les approches de comptabilité basées sur les achats de carburants admissibles selon le CORSIA afin d'accélérer la production, le déploiement et l'adoption de SAF, de LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation.

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note 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> |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <i>Références :</i>             | Doc 10227, <i>Résolutions de l’Assemblée en vigueur</i> (en date du 3 octobre 2025)<br>Résolution A42-21 de l’Assemblée de l’OACI                                                                                                                               |

## 1. INTRODUCTION

1.1 Lors de leur 77<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle en 2021, les compagnies aériennes membres de l’IATA se sont engagées à éliminer les émissions nettes de carbone d’ici 2025, en s’appuyant sur une stratégie à quatre volets pour diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> : les SAF, le développement et le déploiement de nouvelles technologies aéronautiques, les améliorations opérationnelles et les mesures fondées sur le marché, comme la compensation et la capture du carbone. Avec l’adoption de l’Objectif ambitieux à long terme (LTAG) par l’OACI, les gouvernements partagent maintenant cet objectif, selon lequel il faudra, d’ici 2050, réduire le CO<sub>2</sub> provenant de l’aviation internationale d’environ 21 gigatonnes.

1.2 Les SAF ont le plus important potentiel de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l’aviation, et la feuille de route Zéro net de l’IATA estime qu’ils vont permettre environ 65 % de la décarbonation de l’industrie aérienne mondiale d’ici 2050<sup>2</sup>. Pour y arriver, il faudra plus de 500 millions de tonnes (Mt) de SAF annuellement d’ici 2050. Toutefois, la production mondiale de SAF demeure limitée, étant passée de 1 Mt en 2024 à 1,9 Mt en 2025 et à un montant estimé de 2,4 Mt en 2026, soit l’équivalent de seulement 0,8 % de l’utilisation mondiale de carburéacteur<sup>3</sup>. Cela fait ressortir à la fois la grave pénurie d’approvisionnements et la possibilité importante de mobiliser des investissements dans la chaîne de valeur énergétique de l’aviation.

1.3 Pour atteindre la cible Zéro net d’ici 2050, il faudra que la production de SAF soit multipliée par plus de 200 sur une période relativement courte. Bien que cela soit ambitieux, il demeure possible d’atteindre les niveaux de production nécessaires compte tenu de la disponibilité de matières premières et des possibilités techniques<sup>4</sup>. Toutefois, pour y arriver, il sera critique d’établir un cadre politique robuste, prévisible et bien séquencé, susceptible de mobiliser des investissements à grande échelle et de permettre la participation du secteur privé. De plus, l’adoption d’une approche systémique pour la conception de politiques séquencées sera essentielle à une transition efficace, efficiente et équitable, en particulier pour les pays en développement, et pour assurer un accès généralisé et équitable aux énergies plus propres pour l’aviation.

<sup>2</sup> [IATA - Fly Net Zero](#)

<sup>3</sup> IATA AGA 2026, présentation sur les SAF et mise à jour sur le programme Net Zero, accessible [ici](#).

<sup>4</sup> IATA et Worley Consulting, Évaluation mondiale des matières premières pour la production de SAF, septembre 2026, accessible [ici](#).

## 2. L'IMPORTANCE D'UNE TRANSFORMATION DU SYSTÈME POUR STIMULER LA PRODUCTION DE SAF, DE LCAF ET D'AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION

2.1 Les politiques gouvernementales jouent un rôle déterminant dans le déploiement des SAF, des LCAF et des autres énergies plus propres pour l'aviation. Les politiques devraient être ciblées de façon à accélérer le développement des nouveaux marchés requis, y compris des chaînes d'approvisionnement en amont, pour qu'elles puissent remplir efficacement leurs nécessaires fonctions.

2.2 Le monde est engagé dans un effort nécessaire mais complexe pour dissocier l'économie mondiale de ses sources actuelles d'énergie fossile et offrir des sources d'énergie de rechange renouvelables. C'est là une tâche colossale puisque plus de 80 % de la consommation d'énergie dans le monde est d'origine fossile, ce qui illustre à quel point cette forme d'énergie est enracinée dans l'activité humaine. Le système d'énergie rend possibles les technologies, les infrastructures, les marchés et les institutions, et lubrifie les rouages de la production, du transport, du commerce et du développement, et tout cela évolue de concert. Leurs interdépendances créent des boucles de rétroaction qui font en sorte que les solutions simples et linéaires échouent.

2.3 Dans un contexte plus large, comme exposé dans la publication de l'IATA intitulée *The Energy Transition: System Transformation*<sup>5</sup>, (accessible en tant que note d'information IP/67), la production dépend de la matière première, de l'électricité renouvelable, de l'hydrogène, de la capture du carbone, des infrastructures de transport, du financement et des systèmes de certification qui sont partagés avec d'autres secteurs de l'économie. Par conséquent, l'aviation ne peut se décarboner de façon isolée. Plutôt, la mise à l'échelle des SAF, des LCAF et des autres énergies plus propres pour l'aviation exige des actions coordonnées dans les domaines de l'énergie, de l'agriculture, de l'industrie, de la finance, du commerce et d'autres encore, renforçant la nécessité de la transformation du système.

2.4 Pour les compagnies aériennes, cela signifie que le débat doit dépasser le cadre des autorités de l'aviation civile et des ministères des transports, pour inclure les autorités responsables de l'énergie, de l'environnement, de l'agriculture, de la finance, du commerce, de la défense et du développement économique, dans un cadre de priorité stratégique touchant l'ensemble du gouvernement. Les bénéfices sont potentiellement sans précédent. Les gouvernements peuvent développer leur agriculture, améliorer la santé des sols, préserver la nature, soutenir les communautés locales, bâtir la sécurité et l'autonomie énergétique, favoriser la productivité et générer une croissance durable dans l'ensemble de l'économie, améliorant ainsi la qualité de vie de tous. Tout effort orienté vers une industrie individuelle peut sembler difficile à justifier politiquement, en plus de s'avérer futile. Dans ce contexte de transformation du système, ces efforts deviennent nécessaires, séparément et collectivement.

## 3. LES MARCHÉS ÉMERGENTS ONT DU SUCCÈS QUAND LES OUTILS POLITIQUES SONT SÉQUENCÉS ET INTÉGRÉS

3.1 Les nouveaux marchés de l'énergie évoluent généralement selon des étapes : création de marché, mise à l'échelle, maturation, ce qui nécessite un ensemble d'instruments politiques favorables, à différents stades de leur développement. Une politique optimale, par conséquent, doit tenir compte non seulement des outils à utiliser, mais du moment de leur utilisation. La transition exige une approche

<sup>5</sup> IATA, La transition énergétique, mars 2026, accessible [ici](#).

séquencée qui assure l’approvisionnement, le transfert de risque, le développement des infrastructures, et ultimement permet la demande.

3.2 Il faut reconnaître que des subsides directs importants en faveur des entreprises du secteur des énergies fossiles ont détourné les investissements au profit de ce secteur, provoquant un désavantage structurel pour les projets d’énergie renouvelable.

3.3 Les mandats devraient être considérés comme un élément d’un cadre politique plus large, et non comme un point de départ. Bien que les mandats puissent être efficaces dans des marchés matures dotés d’infrastructures et d’approvisionnements bien établis, leur mise en place prématurée peut entraîner une augmentation des coûts, des contraintes d’approvisionnement et des distorsions du marché. Avant d’envisager les mandats, il faut développer suffisamment la capacité de production, les systèmes de distribution et les infrastructures de soutien.

3.4 Les marchés échouent lorsque les outils politiques sont utilisés isolément et au mauvais moment. Ils ont du succès quand les outils sont séquencés et intégrés, s’attaquant aux goulots d’étranglement dans l’ordre, en portant une grande attention au système énergétique élargi et aux effets d’entraînement. Une approche séquencée des politiques utiles pour la formation du marché, visant la transformation systémique, pourrait s’articuler comme suit :

1. éliminer, réduire et rediriger les subventions directes en faveur des énergies fossiles vers les énergies renouvelables ;
2. promouvoir et rendre possible le cotraitement et les LCAF ;
3. effectuer des commandes publiques pour la consommation publique ;
4. assurer le libre accès aux infrastructures aéroportuaires ;
5. fournir un soutien financier, sous forme de crédits fiscaux, de subventions, de garanties de prêt, de financement préférentiel ;
6. accélérer l’adoption de nouvelles technologies et modes de production ;
7. développer, harmoniser et simplifier la certification, les normes et les processus connexes ;
8. mettre en place un système « book-and-claim » ;
9. stabiliser les revenus : contrats sur différence, crédit de taxe à la production ;
10. transfert du risque : créer un véhicule mondial de transfert du risque des SAF ;
11. investir dans les infrastructures : pipeline, stockage ;
12. envisager les mandats et la tarification du carbone ;
13. éviter la volatilité politique en tout temps.

#### **4. ÉVITER LES CONSÉQUENCES NON INTENTIONNELLES LORS DE LA CONCEPTION DES POLITIQUES RELATIVES AUX SAF**

4.1 Les mesures politiques actuelles demeurent insuffisantes pour assurer l’ampleur de production de SAF nécessaire pour la transition énergétique du transport aérien, comme en fait foi le faible volume de production. Il faut des actions additionnelles sans retard. En même temps, les États devraient aborder et éviter les conséquences non intentionnelles résultant de l’instauration prématurée de mandat. L’IATA et ses membres demeurent déterminés à collaborer avec les gouvernements pour identifier et résoudre ces enjeux et pour tirer des leçons des expériences de politique existantes.

4.2 L'expérience des mandats de SAF dans l'Union européenne et au Royaume-Uni indique que les fournisseurs de carburant transfèrent les coûts de conformité, y compris les risques financiers associés à la non-conformité, aux compagnies aériennes, sous forme de redevances additionnelles sur les achats de carburants fossiles. Alors que les mandats s'appliquent aux fournisseurs de carburant, ils encouragent très peu les fournisseurs à absorber ces coûts, laissant les compagnies aériennes en porter le fardeau. Dans ce processus, les compagnies aériennes sont aussi privées de leur droit de déterminer elles-mêmes leurs approvisionnements en carburant, qu'il s'agisse de carburéacteur fossile ou de SAF. Il s'ensuit des coûts supérieurs pour les compagnies aériennes, des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> incertaines, et une capacité limitée pour les compagnies aériennes de réclamer des achats de SAF en regard de leurs obligations réglementaires. Selon une enquête de l'IATA, les surcharges de carburant s'élèvent à environ 54 USD par tonne de carburéacteur, comparativement à la prime de marché des SAF estimée à 22 USD par tonne<sup>6</sup>. Dans l'Union européenne, on estime que cela a accru les coûts des compagnies aériennes d'environ 1,3 milliard USD en 2025. Ces fonds auraient pu permettre d'acquérir une quantité additionnelle de SAF de 1,2 Mt, l'équivalent d'environ 2,7 Mt de réduction annuelle d'émissions de CO<sub>2</sub>. Des comportements semblables relativement aux mandats SAF du Royaume-Uni pourraient représenter l'abandon de réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> de 0,8 Mt<sup>7</sup>.

4.3 L'argument de base qui soutient les mandats est qu'ils donnent un signal de demande de production de SAF. À ce jour, le succès de cette stratégie s'est avéré douteux. Les mandats de l'UE et du RU comportent des signaux clairs pour la production d'e-SAF par le biais de leurs sous-mandats, tandis que le RU inclut aussi un « plafond HEFA », signalant la nécessité de SAF avancés provenant de matières premières alternatives. Ces signaux sont bien définis et légiférés, mais ils ont échoué jusqu'ici à soutenir la construction d'usine de SAF et de SAF non HEFA avec une ampleur s'approchant des besoins. Le manque d'approvisionnement va provoquer des sanctions et entraîner des coûts additionnels qui seront éventuellement transférés aux compagnies aériennes. Avec une marge bénéficiaire nette prévue de 2 % en 2026 dans l'industrie aérienne, cela risque de miner l'ensemble de l'industrie ainsi que les objectifs de décarbonation.

4.4 Ces expériences font ressortir l'importance de concevoir des politiques relatives aux SAF qui suivent une approche séquencée tout en étant neutres au plan de la concurrence, non redondantes et alignées entre les pays. Étant donné la nature intrinsèquement internationale du transport aérien, les cadres réglementaires fragmentés ou incompatibles peuvent accroître les coûts de conformité, créer des fardeaux administratifs, fausser la concurrence et réduire le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions. En s'appuyant sur le cadre mondial établi au sein de l'OACI, une plus grande cohérence politique pourrait accélérer le déploiement des SAF tout en préservant la connectivité, l'abordabilité et l'efficacité du système mondial de transport aérien.

— FIN —

---

<sup>6</sup> S&P Global Commodity Insights

<sup>7</sup> Graphique de la semaine de l'IATA, Redevances SAF excessives dans l'UE : une occasion ratée d'éliminer 2,7 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, accessible [ici](#).