



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**

**LE COÛT DES RÉDUCTIONS D'ÉMISSIONS NON COMPTABILISÉES : UNE LACUNE
RÉGLEMENTAIRE TOUCHANT LES EXPLOITANTS SOUMIS À DES OBLIGATIONS
RÉGIONALES EN MATIÈRE DE CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (SAF) SUR LES
VOLS RELEVANT DU CORSIA**

(Note présentée par l'Arabie Saoudite et les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les obligations régionales en matière de carburants d'aviation durables (SAF) imposent aux fournisseurs de carburant de fournir des SAF dans des aéroports déterminés, le coût associé étant finalement supporté par les exploitants aériens, y compris sur les vols internationaux relevant du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). La réduction des émissions qui en résulte ne diminue les obligations de compensation d'un exploitant que si le carburant est un carburant admissible CORSIA et si la déclaration est effectuée dans le cadre du CORSIA. Une lacune réglementaire apparaît par conséquent lorsqu'une obligation régionale s'applique indépendamment du régime mondial : l'obligation lie le fournisseur de carburant et son coût est répercuté sur l'exploitant, mais la déclaration au titre du CORSIA incombe à l'exploitant, et aucun mécanisme ne relie les deux.

Alors que l'exploitant supporte le coût du SAF imposé et réalise une réduction réelle des émissions, il ne peut pas imputer cette réduction sur son obligation au titre du CORSIA et doit compenser l'intégralité de ses émissions comme si cette réduction n'avait jamais eu lieu. Il paie le prix plus élevé pour le SAF et supporte séparément le coût de la compensation que le SAF aurait dû réduire.

L'incidence est considérable, en particulier sur les routes internationales vers des pays tiers et surtout pour les exploitants des pays en développement. Pour une seule région — parmi plusieurs touchées —, le coût des SAF imposés sur les vols relevant du CORSIA est estimé à environ 267,5 millions USD en 2025-2026, pour atteindre environ 558,4 millions USD d'ici 2030, ce qui correspond à des réductions de l'ordre de 285 548 tonnes de CO₂ en 2025-2026 et de 596 136 tonnes d'ici 2030 qui ne peuvent être ni comptabilisées ni déclarées au titre du CORSIA.

À l'heure actuelle, aucun mécanisme ne relie le respect des obligations en matière de SAF incombant aux fournisseurs aux déclarations CORSIA des exploitants. La Conférence est par conséquent invitée à examiner les mesures présentées dans la section 5, qui visent à établir une méthode de comptabilisation conforme au cadre CORSIA convenu.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) constater qu'une lacune réglementaire apparaît lorsqu'une obligation régionale relative aux SAF est instaurée sans tenir compte du régime mondial, de sorte que le coût du SAF sur les vols relevant du

CORSIA est supporté par les exploitants tandis que les réductions d'émissions connexes ne peuvent être prises en compte dans le cadre du CORSIA, ce qui impose une charge substantielle et croissante qui pèse de manière disproportionnée sur les exploitants, en particulier ceux des États en développement ; b) déclarer qu'une réduction d'émissions qui est réelle, qui répond aux critères de durabilité du CORSIA et qui a été financée par un exploitant sur un vol relevant du CORSIA devrait pouvoir être prise en compte au titre des obligations de compensation de cet exploitant, et ne devrait pas être rendue irrecevable par l'absence de méthode de comptabilisation ; c) demander au Conseil, avec le soutien technique du CAEP, d'accorder la priorité à l'établissement d'une telle méthode de comptabilisation — en mettant l'accent sur l'interopérabilité des systèmes, la normalisation des protocoles de chaîne de surveillance, l'allocation des attributs environnementaux et l'intégration des registres entre le suivi côté fournisseur et les déclarations des exploitants — en s'appuyant sur les travaux déjà prescrits au paragraphe 17 de la résolution A42-21, afin que les SAF fournis dans le cadre d'obligations imposées par des États ou des régions puissent être déclarés et pris en compte de manière fiable au titre du CORSIA sans double comptage ; d) prier instamment les États qui instaurent des obligations en matière de SAF de veiller à ce que les réductions d'émissions imposées sur les vols relevant du CORSIA puissent être comptabilisées dans le cadre du régime mondial — selon une méthode de comptabilisation établie dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) plutôt que par les différents États, les systèmes de suivi nationaux devant être interopérables avec le CORSIA à cette fin — pour qu'aucun coût ne soit imposé sans un avantage correspondant pouvant faire l'objet d'une déclaration ; e) prier instamment les États membres de soutenir ces travaux, en veillant à ce que les possibilités économiques liées aux énergies plus propres dans l'aviation et l'accès équitable à celles-ci se concrétisent, et d'assurer la mise en œuvre intégrale du CORSIA ainsi que le maintien de son universalité, en préservant le processus multilatéral régissant l'aviation internationale.	
<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>	Aucune incidence financière directe n'est prévue pour l'Organisation.
<i>Références :</i>	Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation (CAAF/3) ; résolutions A42-21 et A42-22

1. INTRODUCTION

1.1 Le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation, adopté par la troisième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) en 2023, reconnaît les carburants d'aviation plus propres comme un moyen de réduire les émissions de l'aviation internationale et vise à promouvoir leur production, leur utilisation et l'accès équitable à ces carburants, y compris pour les États en développement, tout en soulignant que les critères de durabilité du CORSIA, la certification de la durabilité et la méthode d'évaluation des émissions tout au long du cycle de vie utilisés pour les carburants admissibles CORSIA devraient servir de base pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres utilisées dans l'aviation internationale.

1.2 Dans le cadre du CORSIA, l'utilisation de carburants admissibles CORSIA réduit les obligations de compensation de l'exploitant, pour autant que le carburant réponde aux critères de durabilité applicables et qu'il soit certifié, suivi et déclaré conformément au cadre CORSIA.

1.3 Une région a instauré des obligations relatives aux SAF, imposant aux fournisseurs de carburant de fournir ce type de carburant dans les aéroports situés sur son territoire, dont les coûts sont répercutés sur les exploitants aériens. Lorsqu'une telle obligation est établie sans tenir compte du CORSIA, elle interagit avec le système mondial d'une manière qui donne lieu à la lacune décrite ci-dessous. La présente note examine cette interaction sur le plan économique et de l'investissement, sans préjudice des questions relatives au CORSIA et à l'environnement visées par les résolutions A42-21 et A42-22 de l'Assemblée, qui sont traitées dans d'autres instances de l'OACI.

2. UNE LACUNE RÉGLEMENTAIRE

2.1 Lorsqu'une obligation régionale relative aux SAF s'applique à un vol international au départ de la région et à destination d'un pays tiers, ce vol peut être soumis à la fois à cette obligation régionale et au CORSIA, pour autant que les exigences pertinentes du CORSIA soient respectées. En vertu de l'obligation régionale, le fournisseur de carburant est tenu de fournir la quantité requise de SAF. Les coûts associés, y compris toute pénalité de rachat applicable en cas de non-respect de l'exigence relative aux SAF, sont généralement répercutés sur l'exploitant aérien par le biais du prix du carburant.

2.2 La réduction des émissions liée à ce carburant ne diminue les obligations de compensation de l'exploitant que si le carburant est admissible au titre du CORSIA et fait l'objet d'une déclaration conformément aux exigences du cadre CORSIA. Lorsque le carburant n'est pas certifié et déclaré au titre du CORSIA, ou lorsque ses attributs environnementaux ne peuvent être rattachés à l'exploitant qui en supporte le coût, la réduction ne peut en aucun cas être prise en compte dans le régime mondial.

2.3 Une lacune apparaît lorsqu'un État ou une autorité régionale instaure une obligation sans prévoir la comptabilisation de la réduction qui en résulte dans le régime mondial. L'obligation régionale impose le coût de la réduction, tandis que l'avantage correspondant ne peut être réalisé au titre du CORSIA en l'absence de méthode de comptabilisation. L'exploitant est tenu de payer, mais ne peut pas en faire valoir le bénéfice, et doit procéder à la compensation au titre du CORSIA comme si la réduction n'avait pas eu lieu. Dans la pratique, l'exploitant peut ne pas détenir du tout l'attribut environnemental du carburant — lorsque les fournisseurs le conservent ou qualifient leurs frais de « redevances d'obligation » —, de sorte qu'il supporte le coût sans acquérir la réduction même pour laquelle il a payé. En tant qu'organisme ayant initié, élaboré et adopté le CORSIA et le cadre mondial de la CAAF/3, l'OACI est particulièrement bien placée pour veiller à ce que cette lacune soit comblée sur la base convenue du CORSIA.

3. UNE CHARGE ÉCONOMIQUE

3.1 Cette lacune n'est pas théorique. Elle impose un coût mesurable et croissant aux exploitants tenus de se conformer à une obligation régionale relative aux SAF sur leurs vols relevant du CORSIA.

3.2 Pour les exploitants d'une région donnée, le coût du SAF imposé sur les vols relevant du CORSIA est estimé à environ 267,5 millions USD en 2025-2026, pour atteindre environ 558,4 millions USD d'ici à 2030. Le SAF concerné permet une réduction des émissions de l'ordre de 285 548 tonnes de CO₂ en 2025-2026 et de 596 136 tonnes d'ici à 2030.

3.3 Comme cette réduction ne peut être imputée sur l'obligation de l'exploitant au titre du CORSIA, celui-ci doit compenser l'intégralité de ces émissions — comme si la réduction n'avait jamais eu lieu —, ce qui représente un coût supplémentaire de l'ordre de 209,6 millions USD en 2025-2026 et de 102,8 millions USD d'ici à 2030. L'exploitant paie donc pour la réduction des émissions et paie séparément pour compenser les émissions mêmes que cette réduction a permis d'éliminer.

3.4 Cela affaiblit l'argumentaire en faveur des investissements dans des carburants d'aviation plus propres, fausse la concurrence sur les routes concernées et pèse le plus lourdement sur les exploitants, en particulier ceux des pays en développement, qui assurent des vols au départ de la région vers des pays tiers — un résultat contraire à l'objectif d'un accès équitable aux énergies plus propres dans l'aviation. Les chiffres figurant en appendice illustrent la charge pesant sur l'une des régions concernées parmi plusieurs autres.

4. UNE HARMONISATION NÉCESSAIRE

4.1 Cette lacune réside dans la comptabilisation. Ce qui est nécessaire, c'est un mécanisme permettant qu'une réduction d'émissions, obtenue grâce à un carburant plus propre sur un vol relevant du CORSIA et répondant aux critères de durabilité du CORSIA, puisse être prise en compte une seule et unique fois au titre des obligations de compensation de l'exploitant qui en a supporté le coût. La difficulté est structurelle : l'obligation s'impose au fournisseur de carburant, tandis que la déclaration au titre du CORSIA incombe à l'exploitant, et aucun mécanisme ne relie actuellement l'obligation du fournisseur à la déclaration de l'exploitant.

4.2 Fondamentalement, la difficulté est systémique plutôt que technique : elle survient lorsqu'une mesure régionale est mise en place sans qu'il existe, à l'échelle mondiale, de moyen correspondant pour comptabiliser les réductions qu'elle entraîne. La solution principale réside dans l'harmonisation — des mesures régionales fonctionnant en cohérence avec le cadre mondial convenu —, soutenue par l'interopérabilité des systèmes, de sorte que les mécanismes régionaux de conformité et de suivi s'articulent avec le CORSIA et qu'une réduction obligatoire ne demeure pas irrecevable. Le principe ne fait aucun doute : une réduction qui est réelle, qui répond aux critères de durabilité du CORSIA et qui a été financée ne devrait pas être rendue irrecevable faute de cohérence entre une mesure régionale et le régime mondial.

4.3 Traiter cette question au niveau mondial, plutôt que par le biais d'accords régionaux divergents, permettrait de préserver l'intégrité environnementale, de garantir des conditions de concurrence équitables et de renforcer les avantages plus larges liés aux énergies plus propres dans l'aviation — réduction des émissions, transition énergétique, innovation, accessibilité et développement durable —, y compris leur accessibilité pour les pays en développement.

— — — — —

APPENDICE

Illustration de l'ampleur de la charge — obligations SAF sur les vols relevant du CORSIA

Indicateur (total régional, champ d'application de ReFuelEU / UK SAF, vols relevant du CORSIA)	2025–2026		2030 (est.)	
	UE	R.-U.	UE	R.-U.
Obligations SAF (tonnes)*	61 303	45 007	123 561	98 381
Coût des obligations SAF (USD)**	154,2 millions	113,3 millions	310,9 millions	247,5 millions
Réduction des émissions par le SAF (tCO ₂)***	164 659	120 889	331 884	264 252
Coût de la compensation de ces mêmes émissions dans le cadre du CORSIA (USD)****	120,9 millions	88,7 millions	57,2 millions	45,6 millions

*La quantité de SAF embarquée est calculée sur la base des obligations fixées par le programme RefuelEU, qui évoluent comme suit :

- RefuelEU : 2 % entre 2025 et 2029, puis 6 % en 2030. En 2030, au moins 0,7 % de la quantité totale imposée devra être fournie sous forme d'E-SAF.

*La quantité de SAF embarquée est calculée sur la base de l'obligation prévue par le plan du Royaume-Uni sur les carburants d'aviation, qui évolue comme suit :

- Plan du Royaume-Uni sur les carburants d'aviation (UK SAF Mandate) : 2 % en 2025, puis augmentation progressive pour atteindre 10 % en 2030, ce qui correspond à une augmentation annuelle de 1,6 point de pourcentage. En 2028 et 2029, 0,2 % d'E-SAF sur la quantité totale obligatoire sera exigé, cette part passant à 0,5 % en 2030.
- La consommation de carburant pour 2025 et 2026 est calculée sur la base des quantités embarquées, réelles et estimées, pour la région désignée (avant le début du conflit dans la région Moyen-Orient). Les quantités embarquées estimées pour 2027 se fondent sur une croissance annuelle moyenne des quantités de carburant embarquées de 3,6 %, ce qui correspond aux dernières statistiques du secteur et à la croissance moyenne du trafic prévue pour les quatre prochaines années.

**Le coût du SAF utilisé est de 2 156 USD par tonne, ce qui correspond à la moyenne réelle des transactions effectuées sur le marché entre 2025 et 2026 ; il reste fixe dans l'analyse en raison du manque d'informations à ce sujet et de la disparité des estimations pour les différents biocarburants aéronautiques. Le prix de l'E-SAF est basé sur les dernières estimations de l'EASA, à 7 784 USD par tonne.

*** Le facteur de réduction des émissions s'élève en moyenne à 85 % sur l'ensemble de l'analyse.

**** Les obligations de compensation du CORSIA sont calculées sur la base des hypothèses suivantes :

- En 2025 et 2026, les compensations cédées au moyen d'unités d'émission admissibles au CORSIA représentent 22,1 % du total des obligations de compensation, le reste étant couvert par le SAF admissible CORSIA au même prix que celui mentionné ci-dessus. Ce rapport correspond au nombre d'unités d'émission admissibles au CORSIA certifiées actuellement disponibles, déclarées par l'OACI le 27 août, soit un total de 41,9 millions, par rapport à une demande estimée à 189,5 millions pour la phase 1.
- Nous estimons que les unités d'émission admissibles au CORSIA disponibles sur le marché couvriront 85 % du total des obligations de compensation en 2030, le reste étant couvert par le SAF.
- Les prix des unités d'émission admissibles au CORSIA sont fixés à 19,5 USD en 2025-2026 et à 37,50 USD en 2030, sur la base de différents scénarios tarifaires communiqués par les organismes de tarification.