



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE AÉRIENNE SUR LA MISE EN OEUVRE PAR LA CAAF/3 DE L'OACI DE LA FEUILLE DE ROUTE SUR LE CADRE MONDIAL POUR LES SAF, LES LCAF ET AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note présente le point de vue de l'Association du transport aérien international (IATA) sur les progrès réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) depuis la 41^e session de l'Assemblée concernant l'aviation internationale et les changements climatiques, portant principalement sur la feuille de route de l'OACI pour la mise en œuvre des résultats de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) et l'objectif ambitieux à long terme (LTAG).

Suite à donner : l'Assemblée est invitée à :

- a) presser les États d'agir de façon proactive pour lutter contre les conséquences involontaires des mandats d'incorporation de carburants d'aviation durables (SAF) récemment établis, qui présentent des obstacles commerciaux et opérationnels au déploiement des SAF et affectent les parties prenantes dans toute la chaîne de valeur ;
- b) presser les États de prendre des mesures politiques plus vigoureuses pour accélérer la production de SAF ;
- c) presser les États d'intégrer une méthodologie de comptabilité et de déclaration des SAF globale et robuste dans le processus d'établissement des politiques afin de faciliter la réclamation des bénéfices environnementaux des SAF, conformément aux cadres reconnus internationalement et aux critères de durabilité comme le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) et d'autres pratiques recommandées pertinentes.

<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>	Il ne devrait pas y avoir d'incidences financières pour l'OACI.
<i>Références :</i>	Doc 10201, Rapport de la troisième conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) A42-WP/25, Changements climatiques – Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation A42-WP/27, Exposé récapitulatif des politiques permanentes et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques A42-WP/339, Mise à jour sur l'Organisation de décarbonation de l'aviation civile (CADO)

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 Il existe un consensus mondial, démontré par diverses feuilles de route pour la décarbonation, voulant que des combustibles plus propres vont contribuer largement à la réduction des émissions de CO₂ d'ici 2050.² Pour aider à accélérer la transition énergétique de l'industrie aérienne, la troisième Conférence de l'OACI sur les carburants d'aviation alternatifs (CAAF/3) tenue à Dubaï, aux Émirats arabes unis en novembre 2023, a adopté le Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation, afin de faciliter à l'échelle mondiale le développement, la production et le déploiement de carburants d'aviation plus propres, pour soutenir le LTAG adopté par la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI.³

1.2 Par cette entente historique, l'OACI et ses États membres cherchent à atteindre un objectif ambitieux mondial et collectif en vue de réduire de 5 % les émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici 2030 en utilisant des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation.

1.3 Bien que cette déclaration ne soit pas contraignante par nature, cette entente contribue à créer un signal au marché en vue de l'augmentation de la production à l'échelle mondiale de carburants d'aviation plus propres. Un cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation pourrait aussi favoriser une approche mondiale harmonisée des décisions politiques et éviter des conséquences non intentionnelles pouvant mener à des distorsions du marché.

1.4 Pour remplir cet engagement international, une expansion rapide de l'offre d'énergies plus propre à des prix concurrentiels est essentielle. Le rythme permettant d'y arriver dépend de façon critique des gouvernements, qui doivent rapidement instaurer des politiques efficace pour stimuler la production de SAF, de LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation, tout en facilitant le fonctionnement des marchés.

1.5 En soutenant et en réalisant la vision mondiale ambitieuse adoptée par la CAAF/3, le cadre doit aussi assurer la capacité des compagnies aériennes de réclamer les bénéfices environnementaux des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation, afin de soutenir les engagements de l'industrie en matière de décarbonation. En ce sens, l'adoption d'un mécanisme robuste de comptabilité et de déclaration des SAF comme complément aux Normes et pratiques recommandées (SARP) du CORSIA constitue aussi une considération clé du processus de décision politique.

2. L'IMPORTANCE ET L'URGENCE D'UN SOUTIEN POLITIQUE ÉQUILIBRÉ POUR STIMULER LA PRODUCTION DE SAF, DE LCAF ET D'AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION

2.1 La politique gouvernementale doit jouer un rôle instrumental dans le déploiement des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation. Les politiques devraient viser à créer et accélérer le développement des nouveaux marchés requis et faire en sorte qu'ils puissent remplir leurs fonctions nécessaires. La feuille de route de l'IATA pour l'élimination des émissions nettes de CO₂, publiée en septembre 2024, présente un « menu » chronologique des options politiques pour faciliter le périple de l'industrie du transport aérien vers l'élimination des émissions nettes de CO₂.⁴

² On trouvera [ici](#) un exemple de feuille de route de l'IATA pour l'élimination des émissions nettes de l'industrie, publiée en septembre 2024.

³ On trouvera [ici](#) le Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation adopté le 24 novembre 2023.

⁴ On trouvera [ici](#) la feuille de route de l'IATA vers l'élimination des émissions nettes de CO₂ publiée en septembre 2024.

2.2 En créant un marché fonctionnel des SAF, il importe de s'inspirer des succès d'autres énergies renouvelables dans le passé, en particulier les énergies éoliennes et solaires. Selon les études effectuées par l'IATA⁵, nous recommandons une séquence stratégique d'interventions politiques, en particulier l'introduction de politiques de stimulation des technologies dans un premier temps, avant les mesures politiques favorisant la demande. Les incitations politiques devraient être utilisées pour augmenter la production des SAF et accélérer leur déploiement. Des mandats devraient être édictés uniquement dans le cadre d'une stratégie plus large visant à augmenter la production de SAF, et elles devraient avoir pour complément des programmes d'incitations facilitant l'innovation, l'augmentation de la production et la réduction des coûts unitaires.

2.3 Bien qu'il n'existe pas de solution universelle, l'harmonisation des normes demeure un facteur clé. Cela suppose un ensemble robuste de critères de durabilité, des pratiques de certification de durabilité harmonisées à l'échelle mondiale, et en plus, une méthodologie de comptabilité et de déclaration dotée d'une robuste chaîne de responsabilité, qui assurera le suivi immuable des attributs environnementaux, afin de permettre la vérification et de faciliter les réclamations. D'autres considérations politiques pour le soutien des SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation sont exposées dans l'énoncé de politique de l'IATA sur le déploiement des SAF.⁶

3. CONSÉQUENCES NON INTENTIONNELLES DES MANDATS D'INCORPORATION DE SAF

3.1 À ce jour, les politiques mises en place par les pays sont insuffisantes pour assurer la transition énergétique du secteur et il faut mettre en place d'autres mesures sans délai. Par ailleurs, certaines politiques déjà mises en place depuis le 1^{er} janvier de cette année ont fait apparaître des conséquences non intentionnelles qui ont fait augmenter les coûts pour les compagnies aériennes, sans pour autant mener à un accroissement de la production d'énergies plus propres pour l'aviation. L'IATA et ses membres demeurent déterminés à collaborer avec les gouvernements pour régler ces conséquences non intentionnelles, mais en plus, d'autres gouvernements qui souhaitent appliquer la même politique doivent comprendre ces conséquences et en tenir compte au moment de concevoir une approche politique.

3.2 Un petit nombre de mandats d'incorporation de SAF ont déjà été instaurés et sont entrés en vigueur en janvier 2025. Les plus notables sont le règlement ReFuelEU Aviation de l'Union européenne, et le mandat d'incorporation de SAF du Royaume-Uni. Pour l'année 2025, ces règlements exigent que les fournisseurs de carburant d'aviation fassent en sorte que le carburéacteur embarqué aux aéroports de l'UE et du R.-U. contienne en moyenne 2 % de SAF.

3.3 Plutôt que d'offrir aux compagnies aériennes des contrats SAF séparés, la plupart des fournisseurs de carburant ont transféré leurs coûts de conformité à la loi aux compagnies aériennes en leur imposant des « frais de conformité » applicables à chaque tonne de carburant fossile achetée. Cette pratique va à l'encontre du développement d'un marché mondial, fluide et transparent.

3.4 Les frais imposés aux compagnies aériennes sont plus du double de la prime courante sur le prix du marché des SAF. Selon un sondage de l'IATA, ces frais représentent en moyenne 54 USD par tonne de carburéacteur, doublant les 22 USD par tonne selon le prix actuel des SAF, selon une évaluation effectuée par des agences de suivi des prix.⁷

⁵ On trouvera [ici](#) un document d'information de l'IATA : « Une réflexion sur les politiques visant à soutenir la création de nouveaux marchés d'énergies renouvelables – des leçons pour l'aviation ? », publié en juillet 2024.

⁶ On trouvera [ici](#) le document de l'IATA sur le déploiement des SAF et les considérations relatives à l'approche politique

⁷ Exemple de source : S&P Global Commodity Insights

3.5 Sachant que 42 millions de tonnes de carburant sont vendues annuellement en Europe, les compagnies aériennes vont devoir assumer une surcharge additionnelle de 1,3 milliards USD en 2025, en raison des frais de conformité. Ce montant pourrait servir à acheter 1,2 million de tonnes de SAF (au prix moyen du marché de 1100 USD par tonne depuis la mise en vigueur du règlement RFEUA). Cela fait en sorte qu'on se prive d'une réduction de 2,7 millions de tonnes de CO₂ par année. Des problèmes semblables résultant du mandat d'incorporation de SAF au Royaume-Uni font perdre une réduction de 0,8 million de tonnes de CO₂.⁸

3.6 De plus, ces mandats d'incorporation de SAF ajoutent au fardeau administratif des compagnies aériennes, puisque des exigences de déclaration à différentes autorités sont imposées aux compagnies aériennes. Cela crée un phénomène de fatigue de conformité chez les compagnies aériennes qui s'efforcent de répondre à différentes exigences dans différentes régions où elles opèrent. Cet ensemble disparate de règlements n'est pas nécessaire, d'autant plus que les États ont déjà convenu dans le cadre de l'OACI d'un cadre mondial pour la transition énergétique de l'industrie.

4. **L'IMPORTANCE D'ADOPTER UN CADRE DE COMPTABILITÉ MONDIAL ROBUSTE**

4.1 Il est reconnu qu'un cadre mondial robuste de comptabilité et de déclaration pour les énergies plus propres est nécessaire pour soutenir l'objectif de l'industrie aérienne mondiale d'éliminer ses émissions nettes de CO₂ d'ici 2050. Ce cadre est nécessaire pour assurer un moyen économique et efficace au plan environnemental d'encourager le déploiement des technologies, des matières premières, des méthodes et des approches requises pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, et pour faire correspondre l'offre et la demande de SAF dans tous les lieux géographiques.⁹

4.2 Les SARP du CORSIA décrivent les conditions permettant aux exploitants d'aéronefs de réclamer les bénéfices environnementaux des carburants admissibles du CORSIA (CEF) pour réduire leurs obligations de compensation liées à leurs émissions de l'aviation internationale. Cela se fait par les registres d'achat et de mélange des CEF, indépendamment du lieu physique où le carburant est embarqué et du fait que le carburant soit utilisé pour des vols intérieurs ou internationaux.¹⁰

4.3 Ni l'OACI ni les États n'ont besoin de mettre sur pied une méthodologie de comptabilité ou une plateforme indépendante pour suivre l'utilisation des CEF. Les SARPS du CORSIA décrivent déjà les procédures nécessaires au suivi de l'utilisation des CEF dans le cadre du régime. Toutefois, l'adoption et la reconnaissance d'une approche de comptabilité des SAF, appuyée par des principes et une méthodologie robustes de transaction, faciliteraient le déploiement des CEF.

4.4 Pour offrir aux compagnies aériennes des orientations cohérentes en matière de comptabilité et de déclaration des attributs environnementaux des SAF dans les cadres réglementaires et volontaires régissant les GES, l'IATA a publié en janvier 2025 une méthodologie de comptabilité et de déclaration des SAF, basée sur la méthodologie de comptabilité du CORSIA et visant à compléter cette dernière. Mise au point en collaboration avec plus de 40 experts issus de compagnies aériennes de partout dans le monde, la méthodologie vise à assurer la transparence, l'équité, l'intégrité et l'accessibilité en matière de réclamation de bénéfices environnementaux des SAF.¹¹ La méthodologie de l'IATA est

⁸ On trouvera [ici](#) le tableau de la semaine de l'IATA : Excessive SAF Fees in the EU: A lost opportunity to abate 2.7 million tonnes of CO₂.

⁹ On trouvera [ici](#) le document de l'IATA sur les bénéfices d'un cadre de comptabilité mondial robuste pour les SAF.

¹⁰ [OACI, clause 2.2.4 des SARPS du CORSIA](#), Suivi des réclamations relatives aux carburants admissibles du CORSIA et [Manuel technique environnemental \(ETM\) Doc 9501](#), clause 3.3.5.5, Utilisation des carburants admissibles du CORSIA.

¹¹ On trouvera [ici](#) la Méthodologie de comptabilité et de déclaration des SAF de l'IATA, publiée en janvier 2025.

enchâssée dans le registre des SAF de l'Organisation de décarbonation de l'aviation civile (CADO), mis au point par l'IATA. On trouvera plus d'information dans la note d'information A42-WP/339.

4.5 Par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI et de ses experts techniques, l'IATA s'efforce aussi de faciliter et de contribuer à la réalisation d'une étude sur les systèmes de comptabilité des carburants pour l'aviation internationale actuellement utilisés dans le marché ouvert, en vue d'identifier le rôle potentiel de l'OACI, qui devrait miser, autant que possible, sur les méthodologies et procédures existantes du CORSIA, comme il a été établi clairement dans la déclaration de la CAAF/3. L'IATA presse l'OACI et les États de collaborer aux solutions déjà largement adoptées et mises en œuvre par l'industrie, pour éviter de réinventer la roue, ce qui pourrait retarder l'adoption de ces cadres de comptabilité et de déclaration, destinés à soutenir le déploiement des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation.

— FIN —