



COMMUNIQUÉ

No : 14

L'UE doit revoir le SEQUE-UE pour soutenir la compétitivité pendant que l'aviation se décarbonise

19 mars 2026 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) demande une révision du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQUE-UE) pour améliorer la connectivité aérienne en Europe et la résilience économique en favorisant la compétitivité de l'industrie européenne du transport aérien.

L'IATA réclame une révision pour :

- **Assurer la pleine mise en œuvre du CORSIA** pour tous les vols internationaux, y compris les vols sur les routes intérieures de l'Espace économique européen (EEE). Pour prévenir la fragmentation des marchés, l'UE devrait éviter les dérogations régionales, les obstacles additionnels à l'admissibilité et les mesures redondantes qui entrent en conflit avec ce cadre mondial.
- **Rendre possible un système « book-and-claim » pour les carburants d'aviation durables (SAF)** pour la réclamation des attributs environnementaux dans le cadre du SEQUE-UE. En permettant les réclamations de SAF basées sur les achats, on favorisera la certitude des investissements et l'abordabilité nécessaires pour maintenir des règles du jeu équitables pour tous les exploitants.
- **Réinvestir les revenus dans la décarbonation.** Il faut diriger une plus grande proportion des contributions de l'aviation au SEQUE-UE vers la transition de l'industrie. La priorité devrait être accordée à l'accroissement de la production de SAF et au développement des technologies zéro-émission émergentes.
- **Équilibrer les politiques climatiques pour favoriser la résilience**, ce qui suppose la poursuite de cibles climatiques ambitieuses tout en préservant la compétitivité globale de l'industrie du transport aérien. Toutes les mesures doivent s'appuyer sur des faits scientifiques et être harmonisées aux normes internationales pour éviter un fardeau administratif disproportionné et des coûts excessifs.

L'appel de l'IATA fait écho au scepticisme croissant des leaders de l'UE concernant l'efficacité du SEQUE-UE et ses répercussions négatives sur la compétitivité européenne. Cette position est conforme au rapport Draghi, qui identifie les coûts élevés, la complexité réglementaire et le sous-investissement comme obstacles critiques à la résilience de ce bloc économique. Dans un contexte de volatilité géopolitique et de perturbation des chaînes d'approvisionnement, une robuste connectivité aérienne demeure un atout vital pour la position de l'Europe dans le monde.

« La politique européenne sur l'aviation doit favoriser la compétitivité, puisque cette dernière favorise la décarbonation. Revoir le SEQE-UE représente une occasion vitale de recentrer les efforts sur des réductions d'émissions rentables. La priorité doit être accordée à la mise en œuvre pleine et entière du CORSIA, au réinvestissement des revenus du SEQE-UE dans les SAF et autres solutions crédibles de décarbonation, ainsi qu'à l'élimination de mesures redondantes qui accentuent les coûts et la complexité sans gain environnemental. Ce faisant, nous protégerons la connectivité aérienne de l'Europe, qui constitue un atout stratégique essentiel à l'intégration de l'UE, aux échanges et au commerce. Dans le contexte de pression économique et de volatilité géopolitique, la révision du SEQE-UE doit procurer un cadre de politique climatique harmonisé qui équilibre la compétitivité du secteur et ses ambitions climatiques », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Assurer la mise en œuvre pleine et entière du CORSIA

L'aviation est une industrie mondiale qui fonctionne dans un paysage géopolitique de plus en plus volatil. Pour gérer efficacement les émissions, les gouvernements, y compris les États membres de l'UE, se sont engagés envers une mesure unique mondiale basée sur le marché par l'entremise de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

Pour respecter ces engagements internationaux et prévenir une fragmentation réglementaire nuisible, l'UE doit mettre en œuvre le CORSIA intégralement pour tous les vols internationaux, y compris ceux sur les routes intérieures de l'EEE. L'ajout de mesures régionales à un cadre mondial entraîne des coûts redondants et une complexité administrative sans procurer de gains environnementaux supplémentaires. De plus, à défaut de mettre en œuvre intégralement le CORSIA, l'UE risque de saper le potentiel du mécanisme mondial de décarbonation et d'affaiblir les règles multilatérales qui gouvernent la conformité internationale.

Une mise en œuvre intégrale et harmonisée, exempte de critères spécifiques à l'UE applicables aux unités d'émissions admissibles, est essentielle. Cette approche offrira un cadre prévisible et stable pour toutes les compagnies aériennes opérant en Europe, tout en assurant que les bénéfices environnementaux demeurent vérifiables et uniformes à l'échelle mondiale.

Permettre un système « book-and-claim » pour les SAF

Pour accélérer la transition vers l'aviation durable, l'UE doit mettre en place un système de réclamation basé sur les achats pour les SAF dans le cadre du SEQE-UE. Un mécanisme de « book-and-claim » robuste constitue une infrastructure essentielle à un marché de SAF fluide, transparent et bien gouverné dans l'Union européenne.

Constituant un modèle de chaîne de traçabilité de haute intégrité, le modèle « book-and-claim » permet les échanges d'attributs environnementaux indépendamment de l'approvisionnement physique en carburant. Lorsqu'on l'applique aux compagnies aériennes en tant qu'utilisateurs finaux, cela permet aux exploitants de réclamer les crédits SAF sur la foi des registres d'achat, peu importe l'endroit particulier où le carburant a été physiquement embarqué. Cette souplesse est critique pour la conformité au SEQE-UE, ce qui démontre l'adhésion volontaire, et pour l'exactitude des déclarations.

Pour mettre en place ce système, des modifications aux directives du SEQE-UE sont nécessaires touchant les modalités de réclamations SAF. De plus, l'extension complète de la base de données de l'UE aux exploitants d'aéronefs, en lui conférant des capacités accrues de tracer à la fois les mouvements des approvisionnements physiques et des attributs environnementaux des SAF, est une mesure clé pour prévenir la double comptabilisation et pour améliorer la transparence.

Ultimement, ce système favorise la cohésion régionale et la connectivité en garantissant des règles du jeu équitables pour toutes les parties prenantes dans toutes les régions de l'Europe, peu importe leur proximité géographique des grands hubs de carburant.

Réinvestir les revenus dans la décarbonation

Alors que le fardeau financier du secteur de l'aviation s'alourdit dans le cadre du SEQE-UE avec l'élimination progressive des quotas gratuits en 2024, il est essentiel que ces revenus soient redirigés vers la transition de l'industrie. Les mesures incitatives actuelles demeurent excessivement faibles par rapport à la contribution totale du secteur. Par exemple, le mécanisme de quotas SAF, conçu pour compenser le prix plus élevé des SAF, ne couvre qu'une fraction de la demande, qui correspond à seulement 4-5 % du total des besoins de quotas de l'industrie sur la période de 2026 à 2030. Pour combler cet écart, l'UE doit augmenter le volume et la durée du mécanisme de quotas de SAF.

Le Plan d'investissement pour des transports durables (STIP) situe les besoins en investissements entre 57 milliards et 67 milliards d'euros pour répondre aux besoins en SAF dans l'UE d'ici 2035, et entre 268 milliards et 376 milliards d'euros pour répondre aux besoins d'ici 2050. Une partie considérable de ces besoins peut être satisfaite en redirigeant les contributions du secteur de l'aviation au SEQE-UE pour accélérer le développement en Europe d'un marché de SAF mature, concurrentiel au plan des prix et ouvert.

On prévoit que le secteur de l'aviation va restituer près de 330 millions de quotas entre 2026 et 2030, générant des milliards en revenus pour les États membres. À ce jour, le réinvestissement par le biais du Fonds d'innovation de l'UE a été limité. À l'avenir, le financement devrait prioriser :

- les technologies émergentes – soutenir des filières de production de SAF moins matures ;
- la parité des coûts – aider les compagnies aériennes à adopter des solutions à coût élevé et au stade précoce pour accélérer les courbes d'apprentissage ;
- la résilience industrielle – rétablir les quotas gratuits pour protéger la compétitivité européenne et empêcher que les capitaux soient détournés des investissements verts.

De plus, l'UE devrait rétablir les quotas gratuits du SEQE-UE pour l'aviation, tenant compte de la compétitivité, de l'abordabilité et des conditions d'investissement, conformément au débat plus large de l'UE sur la résilience industrielle. Le rythme et la portée de l'exposition au coût sont importants. Une soudaine augmentation des coûts de conformité, en particulier dans le contexte géopolitique et économique fragile, risque d'affaiblir la connectivité, de réduire les choix des consommateurs et de détourner les ressources des investissements en décarbonisation.



Équilibrer la politique climatique en vue de la résilience

Une flambée soudaine des coûts de conformité couplée à l'instabilité géopolitique mondiale menacerait d'affaiblir la connectivité européenne et de limiter les choix des consommateurs. Les nouvelles règles du SEQE-UE en vigueur depuis 2026 augmentent les enjeux pour le secteur, faisant d'une politique climatique harmonisée susceptible d'équilibrer les ambitions et l'abordabilité une nécessité stratégique.

L'aviation joue un rôle critique dans l'économie de l'Union européenne, et le SEQE-UE peut jouer un rôle important dans la décarbonation de l'aviation. Pour ces deux raisons, la politique de l'UE en matière d'aviation doit s'aligner sur les cadres mondiaux, soutenir les investissements dans les réductions d'émissions mesurables, et éviter les duplications inutiles et les coûts disproportionnés pour les compagnies aériennes opérant dans l'UE et pour leurs passagers.

- IATA -

Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente plus de 360 compagnies aériennes qui assurent environ 85 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez [nous suivre sur X](#) pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.
- [Fly Net Zero](#)