ATConf/7-WP/219
18/11/26

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.4 : Taxes sur le transport aérien international
Partie b) Taxes et autres prélèvements (mise en œuvre du CORSIA)

PROJET DE RAPPORT

3.4 : Taxes sur le transport aérien international

Partie b) Taxes et autres prélèvements (mise en œuvre du CORSIA)

3.4.5 DOCUMENTATION

3.4.5.1 Dans la note de travail WP/124, l'Égypte, au nom de la Commission africaine de l'aviation civile (AFCAC)[1], réaffirme son soutien aux objectifs environnementaux de l'OACI, tout en mettant en lumière ses préoccupations liées aux coûts cumulés et au chevauchement des obligations découlant des mesures de développement durable prises aux niveaux mondial, régional et national. Elle fait observer que ces pratiques peuvent fausser la concurrence et nuire à l'accessibilité financière et à la connectivité, en particulier sur les marchés en développement. Elle invite la Conférence à réaffirmer que le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) constitue la seule mesure mondiale fondée sur le marché applicable à l'aviation internationale, et à exhorter les États et les organisations régionales à ne pas prendre de mesures qui se chevauchent ou font double emploi. Elle demande également à l'OACI d'évaluer les impacts cumulatifs du point de vue économique et de la connectivité des mesures, et d'élaborer un mécanisme visant à prévenir la double facturation et le chevauchement des obligations réglementaires, pour examen à la 44e session de l'Assemblée de l'OACI.

3.4.5.2 Dans la note de travail WP/90, le Qatar met en exergue l'importance de maintenir la cohérence et la prévisibilité réglementaires dans les mesures visant à réduire les émissions de l'aviation internationale, d'autant plus que le CORSIA entrera dans sa deuxième phase obligatoire en 2027 et que les mesures régionales évoluent, comme en témoignent la proposition de révision du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE). Il se dit préoccupé par le fait que des prescriptions divergentes ou faisant double emploi en matière d'émissions de carbone risquent de se traduire par la disparité des coûts de mise en conformité, de fausser la concurrence, d'alourdir les charges administratives, de nuire à la connectivité mondiale et de décourager les investissements à long terme dans les technologies aéronautiques plus propres et les carburants d'aviation durables. La Conférence est invitée à réaffirmer l'intérêt des approches coordonnées à l'échelle mondiale par l'intermédiaire de l'OACI, à encourager les États à ne pas prendre de mesures unilatérales ou régionales fondées sur le marché qui pourraient fragmenter la réglementation de l'aviation internationale, et à demander au Conseil d'examiner les incidences des approches réglementaires divergentes sur la concurrence et la connectivité mondiale, et d'envisager de formuler des orientations visant à promouvoir la cohérence réglementaire.

3.4.5.3 La note de travail WP/82, présentée par l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis avec le parrainage de l'Égypte, porte sur le risque de double imposition sur les vols internationaux relevant à la fois du CORSIA et d'un système régional d'échange de quotas d'émission. Elle souligne que le CORSIA est un système de compensation mondial, tandis que les systèmes régionaux d'échange de quotas d'émission exigent des exploitants qu'ils restituent des quotas, ce qui pourrait se traduire par l'application d'une redevance supplémentaire sur des émissions déjà prises en compte au titre du CORSIA. Cela pourrait entraîner une augmentation des coûts pour les compagnies aériennes, créer des contraintes administratives et pénaliser les exploitants établis en dehors de la région. La Conférence est invitée à affirmer que,

[1] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

conformément à la Convention de Chicago, aux politiques de l'OACI en matière de redevances et d'imposition et à la résolution A42-22 de l'Assemblée, les émissions visées par le CORSIA ne devraient pas être soumises à une redevance régionale supplémentaire de nature fiscale, à demander au Conseil de rester saisi de cette question jusqu'à ce que les régimes régionaux concernés soient mis en conformité avec le cadre mondial, et à réaffirmer que les mesures régionales devraient respecter le principe selon lequel les émissions de l'aviation internationale ne sont prises en compte qu'une seule fois.

3.4.5.4 La note de travail WP/50, présentée par la Thaïlande avec le parrainage de l'Indonésie, de la Malaisie, de Singapour et de l'Association du transport aérien international (IATA), aborde les nouveaux risques liés à la mise en œuvre du CORSIA, notamment l'accès limité aux carburants d'aviation durables (SAF) et l'éventuelle pénurie d'unités d'émissions admissibles du CORSIA. L'auteur de la note souligne que la volatilité de la situation géopolitique et des marchés énergétiques, ainsi que les contraintes pesant sur la disponibilité et le coût des SAF, risquent d'accroître les coûts de mise en conformité des compagnies aériennes. Il met l'accent sur la nécessité d'améliorer l'accès aux carburants admissibles CORSIA, de faciliter la délivrance des lettres d'autorisation et l'application des ajustements correspondants, d'accroître le volume d'unités d'émissions supplémentaires et d'encourager les compagnies aériennes à planifier leurs achats suffisamment à l'avance. La Conférence est invitée à réaffirmer que le CORSIA constitue la seule mesure mondiale fondée sur le marché pouvant s'appliquer à l'aviation internationale, à renforcer la coordination entre les parties prenantes et à demander à l'OACI de surveiller la disponibilité des unités d'émissions admissibles du CORSIA et d'évaluer les incidences économiques sur la conformité au CORSIA à l'avenir, tout en préservant l'intégrité environnementale et la stabilité des marchés.

3.4.5.5 La note de travail WP/31, présentée par l'IATA avec le coparrainage de la Thaïlande, réaffirme l'importance du CORSIA en tant que seule mesure mondiale fondée sur le marché en matière de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale. L'auteur de la note met en relief la pénurie d'unités d'émissions admissibles du CORSIA et exhorte les États où ont lieu les activités productrices à accélérer la délivrance des lettres d'autorisation afin de permettre aux compagnies aériennes de respecter leurs obligations en matière de compensation. L'IATA se dit également préoccupée par les taxes carbone et les prélèvements appliqués par plusieurs États au transport aérien international, soulignant que de telles mesures pourraient fragmenter l'approche harmonisée à l'échelle mondiale pour la réduction des émissions de l'aviation et aller à l'encontre de la politique de l'OACI en matière d'imposition énoncée dans le Doc 8632. La Conférence est invitée à encourager un plus grand nombre d'États à adhérer volontairement au CORSIA, à promouvoir l'autorisation en temps voulu des unités d'émission admissibles du CORSIA, à réaffirmer la politique de l'OACI en matière d'imposition énoncée dans le Doc 8632 pour éviter l'imposition de redevances à caractère discriminatoire, et à presser les États de mettre en œuvre le CORSIA de façon unifiée conformément à l'Annexe 16, volume IV.

3.4.6 **ANALYSE**

3.4.6.1 La Conférence réaffirme l'importance du CORSIA en tant que seule mesure mondiale fondée sur le marché en matière de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, conformément aux résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI. Nombre d'États soulignent l'importance cruciale de maintenir l'approche harmonisée sur le plan mondial au titre du CORSIA et de son cadre de mise en œuvre à l'OACI dans l'optique de la cohérence réglementaire, de la prévisibilité et de l'égalité de traitement des exploitants d'aéronefs internationaux.

3.4.6.2 Des préoccupations sont exprimées quant au risque de chevauchement entre le CORSIA et les mesures régionales ou nationales relatives aux émissions, notamment les systèmes d'échange de quotas

d'émission et les taxes carbone. Des États mentionnent que le chevauchement des obligations pourrait accroître les coûts de mise en conformité, alourdir la charge administrative et fausser la concurrence, et que l'accessibilité financière et la connectivité pourraient en souffrir, en particulier sur les marchés en développement. La nécessité d'éviter la double imposition et le chevauchement des obligations réglementaires, et de tenir compte de l'importance de préserver l'intégrité environnementale des efforts de réduction des émissions de l'aviation à l'échelle mondiale, est mise en exergue.

3.4.6.3 La Conférence examine les incidences économiques de la mise en œuvre du CORSIA, notamment dans la perspective de sa deuxième phase, qui débutera en 2027. L'attention est appelée sur la disponibilité et l'accessibilité financière limitées des carburants d'aviation durables (SAF) ainsi que sur l'éventuelle pénurie d'unités d'émissions admissibles du CORSIA. Le renforcement de la coopération entre les États et les parties prenantes visant à faciliter l'accès aux unités d'émissions admissibles du CORSIA, notamment par la délivrance en temps voulu de lettres d'autorisation par les autorités des pays où ont lieu des activités productrices d'unités d'émissions, est bien accueilli.

3.4.6.4 L'importance du suivi des répercussions économiques des mesures environnementales sur le transport aérien international est également soulignée. Des États se déclarent favorables à une évaluation plus approfondie des incidences de ces mesures sur les coûts des compagnies aériennes, la concurrence et la connectivité, précisant que la résolution A42-22 de l'Assemblée demande au Conseil de procéder à un examen périodique du CORSIA tous les trois ans, y compris une évaluation du marché du régime et de son incidence financière sur les coûts de l'aviation internationale.

3.4.6.5 La Conférence prend également note de la note d'information WP/173, présentée par la Türkiye.

3.4.7 **CONCLUSIONS**

3.4.7.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 3.4, partie B, de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) Le CORSIA reste la seule mesure mondiale fondée sur le marché en matière de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, et sa mise en œuvre effective et harmonisée est essentielle à l'intégrité environnementale, à la prévisibilité réglementaire et à l'égalité de traitement des exploitants d'aéronefs internationaux ;

b) Des mesures relatives aux émissions de l'aviation internationale qui se chevauchent ou font double emploi aux niveaux mondial, régional et national pourraient accroître les coûts de mise en conformité, alourdir la charge administrative et fausser la concurrence, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives sur l'accessibilité financière et la connectivité ;

c) La mise à disposition des unités d'émissions admissibles du CORSIA par la délivrance en temps voulu de lettres d'autorisation par les autorités des pays où ont lieu des activités qui produisent de telles unités, est essentielle à la mise en œuvre effective du CORSIA, d'autant plus que le système entrera dans sa deuxième phase en 2027 ;

d) Il importe de procéder à un suivi et à une évaluation en continu des incidences économiques du CORSIA dans le cadre des examens périodiques de ce régime menés

par le Conseil de l'OACI, afin de soutenir l'approche harmonisée à l'échelle mondiale au titre du CORSIA, tout en préservant l'intégrité environnementale et en poursuivant le développement durable du transport aérien international.

3.4.8 RECOMMANDATIONS

Recommandation 3/8 — Taxes sur le transport aérien international : taxes et autres prélèvements (mise en œuvre du CORSIA)

La Conférence recommande :

a) que les États continuent à soutenir le CORSIA, qui constitue la seule mesure mondiale fondée sur le marché en matière de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, et veillent à sa mise en œuvre effective et harmonisée, conformément à l'Annexe 16, volume IV, et aux résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI ;

b) que les États et les organisations régionales s'efforcent d'éviter tout chevauchement ou toute duplication des mesures relatives aux émissions de l'aviation internationale pouvant se traduire par une double imposition, des charges administratives inutiles ou des distorsions de la concurrence, tout en préservant l'intégrité environnementale des mesures visant à réduire les émissions de CO_2 de l'aviation internationale dans le cadre de l'OACI ;

c) que les États renforcent leur coopération avec l'OACI et les autres parties prenantes afin de faciliter la mise à disposition des unités d'émissions admissibles du CORSIA aux exploitants d'aéronefs par la délivrance en temps voulu de lettres d'autorisation par les autorités des pays où ont lieu des activités productrices de telles unités ;

d) que l'OACI continue à suivre et à évaluer les incidences économiques de la mise en œuvre du CORSIA, notamment la mise à disposition et l'accessibilité financière des unités d'émissions admissibles et des carburants admissibles CORSIA, dans le cadre des examens périodiques de ce régime menés par le Conseil de l'OACI ;

e) que l'OACI continue à promouvoir l'importance cruciale de préserver l'approche harmonisée à l'échelle mondiale au titre du CORSIA, qui incarne la cohérence réglementaire et la coordination entre ses États membres et les organisations internationales et régionales compétentes, et appuie la mise en œuvre effective du CORSIA par tous les États membres.

— FIN —