Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/31[1]
23/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal, (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.4 : Taux sur le transport aérien international

RÉAFFIRMER LE RÔLE VITAL DU CORSIA ET LA NÉCESSITÉ D'HARMONISER LA RÉGLEMENTATION À L'ÉCHELLE MONDIALE

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

ÉSUMÉ ANALYTIQUE

La 42e Session de l'Assemblée de l'OACI a réaffirmé que le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est la seule mesure basée sur le marché (MBM) pour gérer les émissions de l'aviation internationale. Dans la Première Phase (2024-2026), on estime que le CORSIA aura diminué de 170 à 236 millions de tonnes métriques les émissions de CO_2. Une action forte et coordonnée des États est primordiale pour la mise en œuvre du CORSIA, afin de réaliser pleinement son potentiel de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale.

Suite à donner : la Conférence est invitée à

a) encourager un plus grand nombre d'États à adhérer volontairement au CORSIA pour accroître sa couverture des émissions de CO_2 de l'aviation internationale ;
b) recommander que les États agissent promptement pour émettre les lettres d'autorisation nécessaires pour accroître l'approvisionnement en unités d'émission admissibles du CORSIA et faciliter la conformité parmi les exploitants d'aéronefs ;
c) rappeler aux États 1) l'exclusivité du CORSIA comme MBM unique pour les émissions de CO_2 de l'aviation internationale, et 2) la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632), qui demande aux États et aux autres agences de l'ONU de s'abstenir d'instaurer un ensemble disparate de réglementations additionnelles, et d'éviter d'imposer des redevances à caractère discriminatoire pour l'aviation civile internationale ; et
d) presser les États de mettre en œuvre le CORSIA de façon unifiée conformément aux SARP du CORSIA (Annexe 16, Volume IV).

Objectif stratégique :	La présente note se rapporte aux objectifs stratégiques : *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* et *L'aviation est durable sur le plan environnemental*.

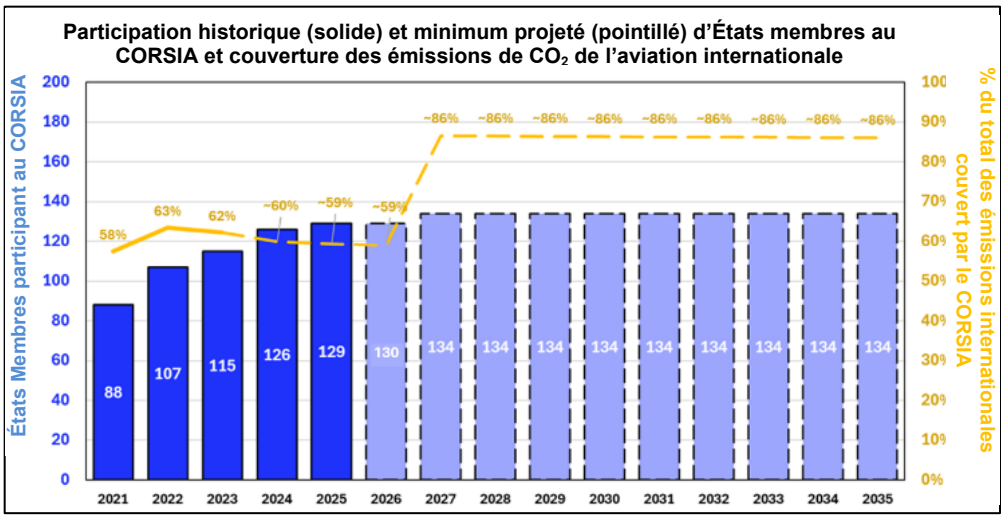
[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

Incidences financières :	
Références :	Annexe 16 – *Protection de l'environnement*, Volume IV – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) Doc 8632, *Politique de l'OACI sur l'imposition dans le domaine du transport aérien international* Doc 10227, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 3 octobre 2025)* Résolutions de l'Assemblée A42-22 et A42-26

1. INTRODUCTION

1.1 Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) fait partie d'un panier de mesures visant les émissions de l'aviation internationale dans le but d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI d'éliminer les émissions nettes de carbone d'ici 2050. L'objectif du CORSIA est d'éliminer la quantité nécessaire d'émissions résiduelles de CO_2 pour atteindre l'objectif CNG2020, au-delà de ce qui peut être obtenu par d'autres mesures comme les nouvelles technologies aéronautiques, les améliorations opérationnelles et l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation. La 42e Assemblée de l'OACI a réaffirmé que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché (MBM) pour les émissions de CO_2 de l'aviation internationale (Résolution A42-22, paragraphe 18).

1.2 La première phase du CORSIA a débuté en 2024, avec les exigences de compensation s'appliquant aux vols internationaux entre les États qui choisissaient de participer volontairement au régime. En 2026, 130 États participent au CORSIA, couvrant 60 % des émissions de l'aviation internationale. Comme le CORSIA est un mécanisme basé sur les routes, un nombre plus élevé de participants au CORSIA fait en sorte que le régime couvre une plus grande partie des émissions internationales. La figure 1 illustre le nombre d'États qui participent depuis 2021 (barre pleine) et le minimum projeté (barre pointillée), ainsi que l'impact sur la proportion des émissions de l'aviation internationale couverte par le régime (ligne jaune). Comme la Deuxième Phase commencera en 2027, le CORSIA devrait couvrir plus de 85 % des émissions de CO_2 de l'aviation internationale à compter de 2027, au minimum



Source : estimation de l'IATA

1.3 L'engagement des États et des exploitants d'aéronefs envers le CORSIA est manifeste, comme l'indiquent les exigences de surveillance, déclaration et vérification du CORSIA. Un total de 128 États ont soumis des rapports d'émissions de CO_2 provenant de leurs vols internationaux en 2024, basés sur les données soumises par environ 690 exploitants d'aéronefs, couvrant 99 % du total des émissions de CO_2 de l'aviation internationale en 2024. Le succès de la mise en œuvre du CORSIA repose sur l'approvisionnement en unités d'émissions admissibles du CORSIA (CEEU) en quantité suffisante pour répondre à la demande croissante. Il convient aussi de noter que pour la Première Phase, les exigences de compensation devraient être satisfaites principalement au moyen de CEEU, étant donné la production limitée et les prévisions de certification des carburants admissibles du CORSIA (CEF).

1.4 De plus, il est aussi nécessaire de protéger l'exclusivité du CORSIA pour éviter un ensemble disparate de mesures basées sur le marché mises en place par des États ou des régions, et qui feraient double emploi, et s'assurer que les émissions de CO_2 de l'aviation internationale et les obligations financières réglementaires qui en découlent sont comptabilisées et imposées seulement une fois. Ces conditions impératives vont permettre au CORSIA de réaliser tout son potentiel de décarbonation.

2. ASSURER SUFFISAMMENT D'APPROVISIONNEMENT EN CEEU TOUT EN SE CONFORMANT AUX EXIGENCES DE L'ACCORD DE PARIS

2.1 Pour la Première Phase du CORSIA (2024-2026), l'IATA estime qu'environ 170 à 236 millions de tonnes métriques de CO_2 seront compensées, ce qui reflète le facteur de croissance du secteur pour 2024 annoncé par l'OACI en décembre 2025. Malgré la forte demande, qui découle des obligations d'achat, les exploitants d'aéronefs demeurent aux prises avec une grave pénurie de CEEU sur le marché. En octobre 2026, environ 43 millions de tonnes métriques de CEEU étaient disponibles pour la première phase, provenant de seulement 11 pays : le Cambodge, la Gambie, le Guyana, le Laos, Madagascar, le Malawi, le Nigéria, le Rwanda, la Sierra Leone, la Tanzanie et l'Ouzbékistan.

2.2 Les critères d'admissibilité des unités d'émission du CORSIA établissent les conditions nécessaires pour assurer l'intégrité sociale et environnementale des unités, garantir que les CEEU produisent les réductions certifiées d'émissions de CO_2, et faire en sorte qu'il n'y ait pas de double comptabilité des réductions d'émissions. Pour atténuer le risque de double réclamation, il faut des actions rapides de la part des pays hôtes pour mettre en œuvre les arrangements institutionnels permettant l'émission en temps opportun des lettres d'autorisation (LoAs) et des déclarations d'attestation.

2.3 Les décisions concernant la mise en œuvre de l'article 6 de l'Accord de Paris adoptées lors de la COP29 (11 au 22 novembre 2024, Bakou, Azerbaïdjan) dans le cadre de la Convention cadre des Nations Unies sur le changement climatique, fournissent aux pays qui accueillent des projets de carbone des orientations complètes sur les étapes à suivre pour émettre les lettres d'autorisation et faire les ajustements correspondants pour le transfert international des résultats d'atténuation à utiliser dans le cadre du CORSIA[2].

2.4 Plusieurs barrières résistantes retardent l'émission des LoAs relatives aux CEEU et la production des rapports afférents selon l'article 6 de l'Accord de Paris, notamment : le manque de clarté concernant les mesures qui pourraient aider les pays hôtes à développer des synergies entre leurs propres contributions déterminées au niveau national (NDC) en vertu de l'Accord de Paris et du CORSIA ; l'incertitude concernant les dispositions de l'Accord de Paris relatives à l'autorisation des unités d'émission

[2] En particulier, la mise au point définitive des règles de l'article 6.2, qui donne les directives essentielles sur le processus et le calendrier d'autorisation, son contenu, son format, sa transparence, y compris l'exigence d'énonciation des conditions de révocation des autorisations, les applications de premier transfert, le séquencement et le calendrier des rapports, la correction des incohérences et l'interopérabilité des registres, etc.

pour le CORSIA ; et en général, la sensibilisation limitée au CORSIA parmi les organes décisionnels clés, comme les ministères responsables des Finances et du Trésor.

2.5 Les exploitants d'aéronefs ayant l'obligation de satisfaire les exigences de compensation d'ici janvier 2028, l'IATA a adopté une approche proactive pour aborder ces défis en réunissant tous les intervenants visés du marché des CEEU pour les sensibiliser à la nécessité d'intervenir dans le marché et de fournir une assistance directe pour les autorisations des parties hôtes, afin de faciliter un approvisionnement important d'EEU pour la première phase du CORSIA. En octobre 2026, plus de 80 entités, dont six États, avaient signé le Pacte du marché du carbone pour l'aviation et adhéré à l'Alliance de soutien, ce qui témoigne d'un fort soutien au CORSIA et à ses objectifs. Il est aussi essentiel que les pays agissent promptement pour autoriser les CEEU et faire en sorte que l'approvisionnement atteigne une quantité qui rendra possible la conformité des exploitants d'aéronefs. On ne saurait trop insister sur l'urgence, puisque selon les estimations, le marché était à court de 200 Mt en juin 2026. Il faut donc agir immédiatement, parce que l'arrivée tardive d'approvisionnement et son absence mettent en péril le fonctionnement efficace du CORSIA en tant que mécanisme basé sur le marché.

3. RENFORCER L'EXCLUSIVITÉ DU CORSIA ET SA MISE EN ŒUVRE UNIFIÉE

3.1 L'Assemblée de l'OACI a institué le CORSIA comme « seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO_2 de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO_2 de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois[3] ». L'Assemblée de l'OACI a aussi pressé les États Membres de « suivre la Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international figurant dans le Doc 8632 et de s'abstenir d'imposer des taxes discriminatoires à l'aviation internationale ».[4]

3.2 La mise en œuvre unifiée du CORSIA par tous les États Membres, sans dérogation nationale ou régionale, est essentielle pour préserver cette exclusivité. L'avènement de dérogations régionales à la mise en œuvre du CORSIA est particulièrement inquiétant et mène directement à la non-réalisation de l'objectif CNG2020 de l'OACI. En conséquence, de telles interventions réduiraient le financement climatique offert aux pays qui accueillent des projets générant des CEEU. Il est préoccupant de constater que plusieurs États ont mis en place des prélèvements et des taxes carbone applicables au transport aérien international, ce qui contredit les principes de longue date de l'OACI et va à l'encontre de l'exclusivité du CORSIA, et ces mesures contredisent la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine de l'aviation internationale* (Doc 8632).

3.3 Une telle fragmentation mine gravement les efforts multilatéraux de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, surtout si on considère que les pays qui mettent en place de tels prélèvements sont aussi des États Membres de l'OACI qui ont contribué à l'élaboration et à la mise en place du CORSIA. Pour les exploitants d'aéronefs, cela entraîne un fardeau administratif et financier supplémentaire qui détourne les fonds cruciaux des solutions éprouvées de décarbonation, comme les carburants d'aviation durables (SAF) et la compensation du carbone. De plus, dans certains cas, il s'ensuit une double imposition des mêmes tonnes d'émissions de CO_2 selon plus d'une MBM. Plus encore, un tel ensemble disparate de mesures régionales et nationales risque directement de compromettre l'objectif CNG2020 adopté multilatéralement pour l'industrie aérienne. Cela limite aussi la capacité des pays de générer le financement climatique et les leviers susceptibles de faire progresser leurs NDC, suivant un autre

[3] Assemblée de l'OACI, résolution 39-3 ; réaffirmée par la résolution A42-22 de la dernière Assemblée.
[4] Assemblée de l'OACI, résolution A41-26

ensemble de règles adopté multilatéralement dans le cadre de l'Accord de Paris, tout en éliminant les bienfaits environnementaux et socio-économiques.

3.4 Il est essentiel d'avoir des règles prévisibles et stables pour assurer la liquidité du marché du carbone et attirer des investissements à long terme. Les projets de carbone exigent généralement de longs cycles de développement – souvent quatre ou cinq ans – depuis la conception initiale et l'approbation de la méthodologie jusqu'au bouclage financier et ultimement à la génération et l'émission de crédits. Les développeurs et les investisseurs s'engagent sur la base des règles actuelles et de leurs attentes raisonnables quant à l'admissibilité future. Lorsque les juridictions nationales ou régionales imposent des changements aux normes, aux méthodologies ou aux critères d'admissibilité, les projets déjà en cours peuvent devenir non viables, minant la confiance des investisseurs et le soutien que ces projets apportent aux pays hôtes.

3.5 Conformément à l'autorité dévolue à l'OACI par ses États Membres en tant que seul forum légitime pour le développement et l'harmonisation mondiale des politiques qui soutiennent l'aviation civile internationale, il importe que les autorités des États Membres se conforment aux délibérations et décisions des États, sous l'égide de l'OACI. Les États Membres de l'OACI ont décidé que le CORSIA représente la façon la plus équitable, la plus exempte de distorsions et la plus économique d'obtenir des réductions de CO_2 au moyen d'une mise en œuvre unifiée et conforme aux SARP (Annexe 16, Volume IV). Par conséquent, il est primordial de favoriser les efforts collaboratifs pour promouvoir la mise en œuvre du CORSIA, plutôt que de tenter de miner son intégrité.

— FIN —