



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 : Taxes sur le transport aérien international**

**FAIRE FACE AUX NOUVEAUX RISQUES LIÉS À LA CONFORMITÉ
AU CORSIA : ACCÈS AUX SAF ET DISPONIBILITÉ DES UNITÉS
D'ÉMISSIONS ADMISSIBLES DU CORSIA**

[Note présentée par la Thaïlande avec le parrainage de l'Indonésie, de la Malaisie, de Singapour et de l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les auteurs de la présente note proposent une évaluation actualisée des nouveaux risques liés à la mise en œuvre effective du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) et réaffirment son rôle comme seul régime mondial de mesures basées sur le marché applicables aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Ils mettent en évidence les répercussions que peuvent avoir la volatilité de la situation géopolitique et des marchés énergétiques, les contraintes pesant sur l'accès aux carburants d'aviation durables (SAF) et la mise à disposition en temps voulu d'unités d'émissions admissibles du CORSIA sur les coûts de mise en conformité des exploitants d'avions et sur la résilience du transport aérien international.

Ils soulignent qu'il faut renforcer la coordination entre les autorités compétentes et les parties prenantes afin d'améliorer l'accès aux carburants admissibles CORSIA, de faciliter la délivrance des lettres d'autorisation et l'application des ajustements correspondants, d'appuyer la création et la mise à disposition d'unités d'émissions supplémentaires et d'encourager les exploitants d'avions à procéder au plus tôt à une évaluation et à la planification de leurs achats.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) réaffirmer le rôle du CORSIA comme seul régime mondial de mesures basées sur le marché applicables aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale, tout en reconnaissant l'importance d'un accès prévisible aux SAF et aux unités d'émissions admissibles du CORSIA pour sa mise en œuvre effective ;
- b) encourager les États à renforcer la coordination entre les autorités de l'aviation civile, les agences chargées de l'énergie, du climat et de l'environnement, les autorités compétentes en matière de marché du carbone, les producteurs de SAF, les concepteurs de projets et les exploitants d'avions, afin de faciliter l'accès aux carburants admissibles CORSIA, la délivrance de lettres d'autorisation et l'application des ajustements correspondants, la conception et l'autorisation de nouveaux projets

	sources d'unités d'émissions admissibles du CORSIA, ainsi que l'évaluation et la planification des achats à un stade précoce ; c) demander à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de continuer à surveiller la disponibilité des unités d'émissions admissibles du CORSIA et les faits nouveaux ayant une répercussion sur l'accès aux carburants admissibles CORSIA, et d'évaluer, le cas échéant, leurs incidences économiques sur la mise en œuvre du CORSIA et la conformité à ce régime à l'avenir, tout en préservant l'intégrité environnementale et la stabilité des marchés.
<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>	La mise en œuvre des suites à donner dépendrait des ressources dont disposent l'OACI et les États, y compris, le cas échéant, des contributions volontaires et extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Résolutions A42-21 et A42-22 de l'Assemblée Tableau de bord de l'OACI consacré aux unités d'émissions admissibles du CORSIA (au 27 août 2026) Organe consultatif technique (TAB) de l'OACI – Cycle d'évaluation 2026 Perspectives mondiales du transport aérien de l'IATA – juin 2026 Informations sur les unités d'émissions admissibles du CORSIA fournies par l'IATA Supporting Alliance for CORSIA EEU Supply [Alliance à l'appui de l'approvisionnement en unités d'émissions admissibles du CORSIA] de l'IATA

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 42^e session, l'Assemblée de l'OACI a réaffirmé l'objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050, ainsi que la nécessité de mettre en place un panier de mesures permettant de réduire les émissions de l'aviation tout en soutenant le développement durable du transport aérien international. Elle a aussi réaffirmé la vision collective ambitieuse visant à réduire de 5 % les émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici à 2030 en ayant recours aux SAF, aux carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et à d'autres énergies plus propres pour l'aviation, par rapport à un taux nul d'utilisation d'énergie plus propre.

1.2 Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) reste un élément clé du panier de mesures de l'OACI. Dans sa résolution A42-22, l'Assemblée détermine que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de mesures basées sur le marché nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois. L'Indonésie, la Malaisie, Singapour et la Thaïlande participent activement au CORSIA depuis sa période de référence et ont mis en place des cadres nationaux de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) afin de soutenir sa mise en œuvre conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Cette expérience régionale fournit une base importante permettant d'examiner les difficultés pratiques qui se posent à mesure que la première phase du CORSIA progresse et que s'appliquent les obligations de conformité qui y sont associées.

1.3 L'Indonésie, la Malaisie, Singapour et la Thaïlande ont aussi commencé à adopter et à promouvoir l'utilisation des SAF. Le recours à des carburants admissibles CORSIA peut réduire les

obligations de compensation d'un exploitant d'avions et, par conséquent, diminuer sa dépendance à l'égard des unités d'émissions admissibles du CORSIA (ci-après « unités d'émissions admissibles »). Depuis 2025, la Thaïlande continue de promouvoir l'utilisation des SAF par l'intermédiaire d'un protocole d'accord conclu entre les exploitants d'avions thaïlandais visés par le CORSIA, dans le but d'encourager l'adoption des SAF dans l'aviation internationale. Le pays a aussi mis en place un programme de réduction volontaire des émissions (Premium Thailand Voluntary Emission Reduction, ou Premium T-VER), qui a été approuvé en tant que source d'unités d'émissions admissibles au titre de la première phase du CORSIA. Une demande a ensuite été déposée dans le cadre du cycle d'évaluation 2026 du TAB de l'OACI afin que ce programme soit habilité à fournir des unités d'émissions admissibles pour la période de conformité 2027-2029. L'expérience acquise en Indonésie, en Malaisie, à Singapour et en Thaïlande en matière de mise en œuvre du CORSIA et de promotion des SAF et la mise en place par la Thaïlande du programme « Premium T-VER » en tant que source d'unités d'émissions admissibles soulignent que, pour une mise en œuvre effective du CORSIA, il est tout aussi important de faire progresser les réductions de CO₂ dans le secteur que de garantir un accès fiable aux unités d'émissions admissibles.

1.4 Forte de ces expériences, la Thaïlande reste fermement engagée à assurer la mise en œuvre effective du CORSIA, tout en prenant acte du fait que des facteurs externes peuvent influencer tant la disponibilité que le coût des solutions de mise en conformité. Parmi ces facteurs figurent la volatilité persistante des marchés mondiaux de l'énergie, les incertitudes géopolitiques, les contraintes pesant sur la disponibilité et le coût des SAF, et les échéances indéterminées de mise sur le marché des unités d'émissions admissibles. Il importe donc de continuer à surveiller ces évolutions, non seulement pour garantir l'intégrité environnementale et la prévisibilité du CORSIA, mais aussi pour assurer la durabilité économique et la résilience du transport aérien international.

2. ANALYSE

2.1 DISPONIBILITÉ ET MISE SUR LE MARCHÉ DES UNITÉS D'ÉMISSIONS ADMISSIBLES DU CORSIA

2.1.1 La disponibilité des unités d'émissions admissibles reste un facteur important pour favoriser la mise en œuvre effective du CORSIA, en particulier à mesure que sa première phase progresse. Selon le tableau de bord de l'OACI consacré aux unités d'émissions admissibles du CORSIA, au 27 août 2026, environ 41,9 millions d'unités avaient été vérifiées, émises et certifiées admissibles au CORSIA par des programmes d'unités d'émissions agréés.

2.1.2 Si l'augmentation du volume d'unités d'émissions admissibles émises constitue une avancée importante vers une mise en œuvre effective du CORSIA, la demande attendue reste considérable. D'après la dernière évaluation de l'IATA, environ 200 à 250 millions d'unités d'émissions admissibles pourraient être nécessaires d'ici à janvier 2028 pour satisfaire aux obligations de conformité de la première phase. L'IATA estime aussi qu'environ 200 millions d'unités représenteraient une valeur marchande de quelque 4 à 5 milliards d'USD. Face au volume de la demande attendue, la Supporting Alliance lancée par l'IATA pour accroître l'approvisionnement en unités d'émissions admissibles vise à porter à 225-250 millions le nombre d'unités d'émissions disponibles d'ici au printemps 2027. L'alliance a pour objet d'accroître l'émission de ces unités plutôt que de simplement prévoir la demande des compagnies aériennes, et elle témoigne des efforts actuellement déployés pour remédier aux goulots d'étranglement liés à la mise en œuvre et améliorer l'état de préparation du marché avant la date limite de mise en conformité au titre de la première phase.

2.1.3 Un renforcement de la coordination entre les autorités de l'aviation civile, les agences chargées de l'environnement et du climat, les autorités chargées du marché du carbone, les concepteurs de

projets et les exploitants d'avions pourrait favoriser la mise à disposition en temps voulu d'unités d'émissions admissibles supplémentaires. Il peut s'agir notamment de faciliter la mise en place de procédures nationales claires et efficaces en matière de délivrance de lettres d'autorisation et d'application des ajustements correspondants, d'encourager la création et l'autorisation de nouveaux projets admissibles, et d'inciter les exploitants d'avions à procéder au plus tôt à une évaluation et à la planification de leurs achats. Ces mesures pourraient contribuer à élargir et à diversifier l'approvisionnement en unités d'émissions admissibles, à améliorer l'accès aux marchés des unités d'émissions, à réduire l'exposition aux incertitudes éventuelles en matière d'offre et de prix, à éviter le double comptage et à préserver l'intégrité environnementale du CORSIA.

2.2 INCIDENCES ÉCONOMIQUES POUR LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

2.2.1 Les récents événements géopolitiques et la volatilité persistante des marchés mondiaux de l'énergie ont rendu les coûts d'exploitation des exploitants d'avions bien plus incertains. Compte tenu de la situation, les exploitants pourraient être amenés à adopter toute une série de mesures de gestion des coûts, notamment des ajustements concernant le déploiement des capacités, le développement du réseau et les décisions en matière d'investissement. Cette question revêt une importance particulière dans le cadre de la Conférence ATConf/7, au cours de laquelle les questions de la résilience du transport aérien international et des incidences économiques de l'accès à des énergies plus propres pour l'aviation s'inscrivent dans une réflexion plus large sur l'évolution des conditions du marché. Il importe donc de suivre en permanence la dynamique du marché, les tendances en matière d'investissement et les conditions de la chaîne d'approvisionnement en énergie afin d'évaluer les incidences économiques de l'accès à des énergies plus propres pour l'aviation.

2.2.2 Le recours aux SAF reste une mesure importante au sein du secteur pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation. Lorsque les SAF répondent aux exigences de durabilité et de certification applicables du CORSIA, leur utilisation peut aussi réduire les obligations de compensation auxquelles un exploitant d'avions doit se conformer au titre du CORSIA. Toutefois, l'approvisionnement mondial en SAF reste limité. Selon les prévisions de l'IATA, la production mondiale de SAF atteindra environ 2,4 millions de tonnes en 2026, soit environ 0,8 % de la consommation annuelle totale de carburéacteurs. Les contraintes liées à la disponibilité et au coût des SAF pourraient donc freiner leur adoption. Si l'utilisation de carburants admissibles CORSIA se révèle inférieure aux prévisions, les obligations de compensation résiduelles pourraient s'intensifier, ce qui accroîtrait la dépendance à l'égard des unités d'émissions admissibles. Cet effet d'interdépendance souligne qu'il importe d'améliorer l'accès à des énergies plus propres pour l'aviation, tout en garantissant la mise à disposition en temps voulu des unités d'émissions admissibles, à l'appui d'une mise en œuvre prévisible et effective du CORSIA.

2.2.3 L'interdépendance entre l'accès aux SAF et la demande d'unités d'émissions admissibles pourrait avoir des incidences importantes sur le coût et la prévisibilité de la mise en conformité avec le CORSIA. Cela ne modifie en rien le rôle que jouent, respectivement, la réduction des émissions au sein du secteur et la compensation dans le cadre du panier de mesures de l'OACI. Il s'agit plutôt de veiller à ce que les exploitants d'avions aient accès, en temps utile et de manière prévisible, à la fois à des carburants admissibles CORSIA et à des unités d'émissions admissibles du CORSIA. Une amélioration de la coordination entre les autorités chargées de l'aviation, de l'énergie, de l'environnement et du marché du carbone, associée à une surveillance continue du marché, peut donc favoriser une mise en œuvre effective du CORSIA et contribuer à renforcer la prévisibilité et la résilience du transport aérien international.

3. CONCLUSION

3.1 Le CORSIA entre dans une phase de mise en œuvre plus exigeante, alors que les exploitants d'avions s'apprêtent à se conformer à leurs obligations de compensation au titre de la première phase. Parallèlement, la volatilité géopolitique et celle du marché de l'énergie, les contraintes liées à la disponibilité et au coût des SAF ainsi que l'incertitude quant aux échéances de mise sur le marché d'unités d'émissions admissibles peuvent avoir une incidence sur le coût et la prévisibilité de la mise en conformité. Du fait de ces nouveaux éléments, il importe de maintenir le rôle du CORSIA en tant que régime mondial de mesures basées sur le marché pour l'aviation internationale, tout en s'attaquant aux obstacles pratiques susceptibles d'entraver sa mise en œuvre effective.

3.2 L'accès en temps utile aux carburants admissibles CORSIA et aux unités d'émissions admissibles du CORSIA, la mise en place de procédures nationales efficaces applicables aux lettres d'autorisation et aux ajustements correspondants, l'intensification de l'approvisionnement d'unités d'émissions supplémentaires et la planification par les exploitants d'avions à un stade précoce seront essentiels pour gérer ces risques. Le renforcement de la coopération entre les États, l'OACI, le secteur aérien, les parties prenantes du marché du carbone et celles du secteur des énergies plus propres peut favoriser davantage la mise en œuvre effective du CORSIA, tout en contribuant à des conditions d'exploitation plus prévisibles et à la résilience à long terme du transport aérien international.