



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

**MAINTENIR LA COHÉRENCE RÉGLEMENTAIRE POUR
FAVORISER LA CONCURRENCE, LA CONNECTIVITÉ ET LE
DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AVIATION INTERNATIONALE**

(Note présentée par le Qatar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Adopté par les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2016, le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est la première et unique mesure mondiale basée sur le marché visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Alors que le CORSIA entrera dans sa deuxième phase obligatoire en 2027 et que les travaux visant à réaliser l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI s'accroissent, le secteur a besoin d'un cadre réglementaire stable, prévisible et coordonné au niveau international.

Les récentes initiatives régionales concernant les émissions de l'aviation, notamment la proposition de révision du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQUE-UE) publiée en juillet 2026, ont ravivé l'attention portée à la nécessité d'une cohérence réglementaire. Si les États peuvent choisir différentes voies pour atteindre leurs objectifs environnementaux, l'accentuation des divergences entre les mesures mondiales et régionales pourrait entraîner des répercussions sur la concurrence, la connectivité mondiale et les efforts à long terme du secteur de l'aviation pour réduire ses émissions.

L'État du Qatar estime que les approches convenues dans le cadre de l'OACI constituent le moyen le plus efficace de promouvoir les objectifs environnementaux tout en préservant l'égalité des conditions de concurrence, en maintenant la connectivité mondiale et en offrant au secteur de l'aviation la sécurité nécessaire aux investissements à long terme.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître l'importance de maintenir la cohérence et la prévisibilité réglementaires dans les mesures visant à réduire les émissions de l'aviation internationale ;
- b) réaffirmer l'intérêt des approches coordonnées à l'échelle mondiale pour soutenir la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI, y compris le LTAG ;
- c) encourager les États membres à adopter des approches coordonnées par l'intermédiaire de l'OACI et à éviter les mesures unilatérales ou régionales basées sur le marché qui pourraient fragmenter la réglementation de l'aviation internationale ;
- d) demander au Conseil d'examiner les implications des approches réglementaires divergentes en matière d'émissions de l'aviation internationale pour la concurrence loyale, l'accès aux marchés et la connectivité, et d'envisager des orientations visant à renforcer la cohérence réglementaire.

<i>Objectifs stratégiques :</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>	Aucune
<i>Références :</i>	Déclaration de l'OACI sur la proposition de champ d'application élargi du système d'échange de quotas d'émission de l'UE, 17 juillet 2026 Résolution A41-22 de l'Assemblée Annexe 16 — <i>Protection de l'environnement</i> , volume IV — <i>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), Préambule

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis l'adoption du CORSIA en 2016, les États membres de l'OACI ont collaboré à l'élaboration d'un cadre mondial commun visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Ce cadre témoigne d'un engagement commun en faveur de l'action environnementale tout en permettant au transport aérien international de se développer de manière durable.

1.2 Le secteur se trouve aujourd'hui à un tournant décisif dans la mise en œuvre du CORSIA et du LTAG. Les progrès dépendront d'investissements majeurs dans des aéronefs plus récents, des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), des filières énergétiques plus propres et d'autres mesures de réduction des émissions.

1.3 Pour les États, les entreprises de transport aérien, les aéroports, les fournisseurs de carburant et les investisseurs, ces décisions nécessitent des règles claires et prévisibles. Une meilleure coordination au niveau international peut apporter cette certitude et faciliter la mise en œuvre des mesures environnementales à l'échelle du réseau aéronautique mondial.

2. COHÉRENCE RÉGLEMENTAIRE ET AVIATION INTERNATIONALE

2.1 Concurrence et conditions de concurrence équitables

2.1.1 L'aviation internationale repose sur des conditions de concurrence équitables pour les exploitants desservant des marchés dans différentes régions. Des règles cohérentes favorisent ces conditions en limitant la complexité inutile et en offrant aux exploitants une base plus claire pour leur planification à long terme.

2.1.2 Lorsque des exploitants desservant des marchés similaires sont soumis à des exigences en matière de carbone différentes ou faisant double emploi, leurs obligations réglementaires peuvent varier considérablement. Cela peut porter atteinte au principe de longue date, rappelé dans le préambule de la Convention de Chicago, selon lequel le transport aérien international devrait se développer sur la base de l'égalité des chances. À titre d'exemple, des exploitants en concurrence pour le même trafic entre les mêmes régions pourraient être confrontés à des obligations sensiblement différentes en fonction du lieu où sont

établies leurs plateformes de correspondance, plutôt qu'en fonction des émissions générées par leurs services.

2.1.3 Des exigences divergentes peuvent également influencer les décisions relatives aux flottes, aux routes et à l'approvisionnement en carburant. Ces investissements s'étalant sur de nombreuses années, les exploitants ont besoin de règles stables, prévisibles et coordonnées au niveau international.

2.1.4 De nombreux services aériens internationaux sont exploités dans le cadre d'accords bilatéraux sur les services aériens qui garantissent aux transporteurs désignés des deux parties des chances équitables et égales de concurrence et prévoient souvent des mécanismes de consultation préalable à l'instauration de mesures se répercutant sur les services convenus. Les mesures touchant les services des transporteurs étrangers sont par conséquent mieux élaborées par voie de dialogue et d'accord entre les États concernés.

2.2 **Connectivité mondiale**

2.2.1 Le transport aérien international favorise le commerce, le tourisme, le développement économique et les liens entre les communautés. Les aéroports pivots et les réseaux de transport aérien internationaux relient les marchés, acheminent des passagers et du fret d'une région à l'autre et contribuent à stimuler l'activité économique mondiale.

2.2.2 Un ensemble hétérogène d'exigences réglementaires peut nuire à l'efficacité de ces réseaux et affaiblir la connectivité. L'effet peut être particulièrement important pour les plateformes de correspondance internationales qui relient plusieurs régions et assurent des services long-courriers.

2.2.3 Des approches internationales cohérentes peuvent par conséquent aider les États à atteindre leurs objectifs environnementaux sans perdre les avantages de la connectivité qui soutiennent la croissance économique et le développement durable.

2.3 **Résilience de l'aviation internationale et transition vers le « zéro net »**

2.3.1 La réalisation du LTAG de l'OACI nécessitera une coopération soutenue entre les États et le secteur, appuyée par des investissements considérables tout au long de la chaîne de valeur de l'aviation. Les investisseurs et les exploitants seront mieux à même d'engager des ressources lorsque l'orientation réglementaire sera claire et fiable.

2.3.2 La deuxième phase obligatoire du CORSIA débutera en 2027, marquant une étape décisive pour le cadre convenu par les États membres de l'OACI en 2016. Une participation plus large renforce le rôle du CORSIA en tant que seule mesure mondiale basée sur le marché visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale et à soutenir les progrès collectifs vers la réalisation du LTAG.

2.3.3 Dans ce contexte, des exigences en matière de carbone qui se chevauchent ou font double emploi pourraient compliquer la tâche des États, des exploitants et des autres parties prenantes. Différentes approches politiques peuvent contribuer à la réalisation des objectifs environnementaux, mais des cadres mal harmonisés rendent les obligations futures plus difficiles à anticiper et peuvent affaiblir la confiance dans les décisions d'investissement à long terme.

2.3.4 Les conséquences vont au-delà de la compensation des niveaux de carbone. La mise en œuvre du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation nécessitera des investissements soutenus tout au long de la chaîne de valeur. De tels investissements sont plus probables lorsque les signaux politiques sont stables et coordonnés au niveau international.

2.3.5 Les exploitants s'adaptent déjà aux obligations de compensation, aux mesures liées aux SAF et aux exigences connexes en matière de surveillance, de déclaration et de vérification. Si des cadres distincts s'appliquent sans harmonisation suffisante, la charge administrative et les coûts de mise en conformité augmenteront, ce qui risque de détourner des ressources des mesures concrètes de décarbonation.

2.3.6 La connectivité pourrait également en pâtir. Des charges de mise en conformité inégales peuvent influencer les décisions relatives aux routes, aux capacités et aux investissements, en particulier pour l'exploitation des plateformes de correspondance qui relient les régions et facilitent les flux mondiaux de passagers et de fret.

2.3.7 C'est pourquoi l'État du Qatar considère que la cohérence réglementaire et la prévention d'une fragmentation inutile sont essentielles à mesure que les États progressent vers la réalisation de leurs objectifs environnementaux. La coopération dans le cadre de l'OACI offre le meilleur moyen de veiller à ce que ces mesures réduisent les émissions tout en préservant la concurrence, la connectivité et la viabilité à long terme de l'aviation internationale.

— FIN —