



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

POINT DE VUE DE L'IATA SUR LES ACTIONS CRITIQUES POUR ASSURER LA MISE EN ŒUVRE ROBUSTE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA)

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les exigences de compensation applicables aux exploitants d'aéronefs en vertu du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) sont entrées en vigueur en 2024. Pour la première phase, de 2024 à 2026, le CORSIA devrait réduire les émissions de CO₂ d'environ 140 millions de tonnes métriques. L'action conjointe des États est essentielle pour assurer la mise en œuvre réussie du CORSIA.

Suite à donner : l'Assemblée est invitée à :

- a) encourager un plus grand nombre d'États à adhérer au CORSIA dans la phase volontaire, afin d'accroître sa couverture des émissions de l'aviation internationale ;
- b) recommander que les États agissent promptement pour émettre les lettres d'autorisation nécessaires afin d'augmenter l'approvisionnement en unités d'émissions admissibles du CORSIA et faciliter la conformité des exploitants d'aéronefs ;
- c) réaffirmer à l'intention des États ; 1) l'exclusivité du CORSIA comme unique mesure fondée sur le marché (MBM) pour les émissions de l'aviation internationale, et 2) Le Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, qui demande aux États et aux autres agences de l'ONU de s'abstenir de mettre en place un ensemble disparate de mesures nationales, régionales et internationales, et d'éviter d'imposer des taxes discriminatoires sur le transport aérien international ;
- d) presser les États de mettre en œuvre le CORSIA de façon uniforme, conformément aux SARPS du CORSIA (Annexe 16 de la Convention de Chicago – Volume IV).

Objectifs stratégiques :	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
Incidences financières :	s.o.

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

Références :	Résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI Résolution A41-22 de l'Assemblée de l'OACI Résolution A41-27 de l'Assemblée de l'OACI Doc 8632, <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i> , 3 ^e édition, 2000
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est un élément essentiel du panier de mesures de l'aviation internationale en vue d'atteindre l'objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) d'éliminer les émissions nettes de carbone d'ici 2050.² À ce jour, le régime a été bénéficié du fort soutien des gouvernements dans le monde et de l'industrie du transport aérien international.

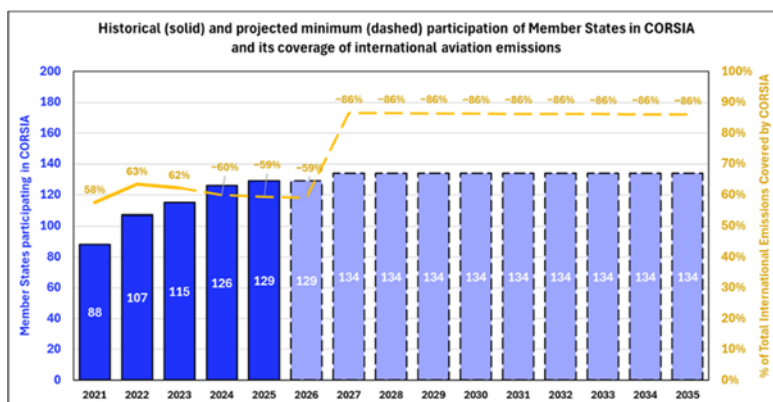
1.2 Les exigences de compensation du CORSIA sont entrées en vigueur en 2024. Pour se conformer au CORSIA, les exploitants d'aéronefs doivent se procurer et annuler des unités d'émissions admissibles (UEA) correspondant à leurs obligations de compensation accumulées pour chaque période de conformité de 3 années. Même si les facteurs qui affectent la demande d'UEA du CORSIA ont été bien définis³, les exploitants d'aéronefs sont encore aux prises avec une pénurie d'UEA du CORSIA, principalement parce que les pays hôtes retardent l'émission des lettres d'autorisation et des déclarations d'attestation. Les lettres d'autorisation demeurent une exigence importante des critères d'unités d'émissions du CORSIA, afin d'écarter le risque de doubles réclamations de réductions d'émissions.

1.3 Pour garantir le succès du CORSIA, il faut protéger son exclusivité, afin d'éviter un possible ensemble disparate de mesures nationales ou régionales basées sur le marché (MBM), et faire en sorte que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale et les obligations financières réglementaires afférentes soient prises en compte et imposées une seule fois et accentuer le potentiel de décarbonation du CORSIA.

1.4 Le CORSIA étant un mécanisme basé sur les routes, si plus d'États y participent, la couverture des émissions de l'aviation internationale en sera plus grande. Le graphique 1 illustre le nombre historique (barres pleines) et le nombre minimum projeté (ligne pointillée) d'États participant au CORSIA depuis 2021, ainsi que les incidences sur la proportion des émissions de l'aviation internationale couverte par le régime (ligne).

² [Résolution A41-21](#) et [Résolution A41-22](#) de l'Assemblée de l'OACI.

³ Veuillez consulter les évaluations techniques en soutien à l'examen périodique du CORSIA pour l'année 2025.



Graphique 1 :

Participation historique et minimum projeté d'États membres de l'OACI au CORSIA et couverture correspondante des émissions de l'aviation internationale.

(sources : versions des [documents de l'OACI – CORSIA States for Chapter 3 State Pairs](#), [Registre central du CORSIA](#), et [IATA Sustainability & Economics](#)).

1.5 L'engagement croissant des États dans le CORSIA est évident, et le nombre d'États volontaires est passé de 81 en 2021 à 129 en 2025. De 2021 à 2023, environ 60 % des émissions de l'aviation internationale étaient associées à des routes entre deux États participant au CORSIA.⁴ Le CORSIA devrait couvrir, au minimum, plus de 85 % des émissions de l'aviation internationale à compter de 2027.⁵

1.6 Cela fait encore ressortir le potentiel croissant du CORSIA de contribuer à la décarbonation du secteur de l'aviation internationale, ce qui serait accru par une plus grande participation des États membres à la phase volontaire du régime et au-delà, ainsi que par une vigoureuse mise en œuvre conformément aux SARP du CORSIA (Annexe 16 de la Convention de Chicago – Volume IV).

2. ASSURER UN APPROVISIONNEMENT SUFFISANT EN UEA DU CORSIA TOUT EN S'ALIGNANT SUR LES EXIGENCES DE L'ACCORD DE PARIS

2.1 Les critères d'admission des unités d'émissions du CORSIA définissent les éléments et les mesures qui doivent être en place pour assurer l'intégrité sociale et environnementale des unités, garantir que les UEA du CORSIA génèrent les réductions d'émissions de CO₂ désirées, et faire en sorte qu'il n'y ait pas de double comptage des réductions d'émissions qui y sont associées. La réduction du risque de double réclamation nécessite une intervention prompte des pays hôtes pour mettre en œuvre les dispositions institutionnelles qui vont assurer la délivrance en temps opportun des lettres d'autorisation (LoAs) et des déclarations d'attestation.

2.2 Des décisions importantes concernant l'opérationnalisation de l'article 6 de l'Accord de Paris ont été prises lors de la 29^e session de la Conférence des Parties (COP) à la Convention-cadre des

⁴ Selon les données du registre central du CORSIA.

⁵ Cette projection tient compte du fait que les États dont la proportion individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes-kilomètres payants (RTK) était supérieure à 0,5 % du total des RTK en 2018 doivent adhérer au CORSIA à compter de 2027, conformément à la résolution A41-22 de l'Assemblée.

Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), facilitant la mise en œuvre du CORSIA.⁶ Ce développement représente une percée dans la mise en œuvre de l'article 6 et du CORSIA, car il précise à l'intention des pays hôtes les étapes nécessaires pour émettre les LoAs et faire les ajustements correspondants aux UEA du CORSIA.

2.3 Malgré une meilleure clarification de ces exigences, les UEA attestées du CORSIA ou celles qui ont déjà fait l'objet de rajustements sont extrêmement limitées en quantité et actuellement insuffisantes pour satisfaire la demande durant la première phase (potentiellement environ 18 Mt d'éq. CO₂, contre une demande d'environ 135 Mt d'éq. CO₂).⁷ En 2016, les normes du CORSIA ont été adoptées sous forme d'annexe de la Convention de Chicago et sont devenues applicables aux 193 États membres de l'OACI le 1^{er} janvier 2019. À ce jour, le Guyana est le seul État membre de l'OACI à avoir émis une lettre d'autorisation, rendant les UEA disponibles à l'aviation.

2.4 Il est essentiel que les pays hôtes agissent promptement pour émettre les LoAs pour que les UEA du CORSIA soient disponibles en quantité telle que la conformité soit possible pour les exploitants d'aéronefs. Les États doivent rendre possible la conformité des exploitants d'aéronefs dont les achats d'UEA pourraient autrement ne pas suffire pour satisfaire leurs obligations, par manque d'approvisionnements. Il est aussi essentiel que l'approvisionnement soit fait en temps opportun, puisque le contraire provoquerait probablement une volatilité exagérée des prix. Cela assurerait également que la souplesse dans la gamme de stratégies d'approvisionnement dont ils disposent est préservée, ce qui réduirait le fardeau inutile sur les finances des exploitants.

3. RENFORCER L'EXCLUSIVITÉ DU CORSIA ET PROMOUVOIR LA 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 CO₂ 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 CO₂ de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois ». ⁸ L'Assemblée de l'OACI a aussi prié instamment 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 ». ⁹

3.2 La mise en œuvre unifiée du CORSIA par tous les États membres, sans dérogation régionale ou nationale, est cruciale pour maintenir son exclusivité. Une dérogation régionale dans la mise en œuvre du CORSIA est particulièrement inquiétante. Par exemple, l'Union européenne (UE) s'est abstenue de mettre en œuvre le CORSIA pour les vols internationaux entre les pays de l'Espace économique européen (EEE)¹⁰, mais applique plutôt son régime régional, le Système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (ETS). Les vols à l'intérieur de l'EEE sont des vols internationaux et ils ne devraient pas être traités comme des vols intérieurs hors de portée de la Convention de Chicago.¹¹ De plus, il est

⁶ En particulier, la rédaction définitive des règles de l'article 6.2, qui fournit des orientations essentielles sur le processus et le calendrier d'autorisation, son contenu, le format volontaire, les changements affectant les autorisations, la transparence, y compris l'obligation de déclarer les conditions requises pour révoquer les autorisations, les applications de premier transfert, la séquence et les délais de déclaration, la correction des incohérences et l'interopérabilité des registres, entre autres éléments.

⁷ Veuillez consulter les évaluations techniques en soutien à l'examen périodique du CORSIA pour l'année 2025(A42-WP/28).

⁸ [Résolution A41-22](#) de l'Assemblée de l'OACI.

⁹ [Résolution A41-27](#) de l'Assemblée de l'OACI.

¹⁰ Les 27 États membres de l'UE plus l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège.

¹¹ Convention sur l'aviation civile internationale (1944).

préoccupant qu'un certain nombre d'États aient déjà mis en place des prélèvements et des taxes sur le carbone applicables au transport aérien international, ce qui constitue une approche fragmentée et demeure incompatible avec l'exclusivité du CORSIA, et va à l'encontre de la politique de l'OACI en matière d'imposition (Doc 8632).

3.3 Une telle approche fragmentée sape les efforts multilatéraux destinés à réduire les émissions de l'aviation internationale, en particulier 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 développer et établir le CORSIA. Pour les exploitants d'aéronefs, cela entraîne un fardeau administratif et financier supplémentaire, qui détourne des fonds essentiels des solutions de décarbonation éprouvées, comme les carburants d'aviation durable (SAF) et la compensation de carbone et qui, dans certains cas, double la tarification des mêmes tonnes d'émissions de CO₂ sujettes à plus d'une MBM.

3.4 L'ensemble disparate de MBM est observé non seulement aux plans régional et national, mais aussi à l'international. Une alliance appelée Groupe de travail sur les contributions de solidarité mondiale (GSLTF) a été créée par la COP28 de CCNUCC en 2023, pour explorer de nouvelles sources de financement climatique. Lors d'une récente consultation publique en février 2025, le GSLTF a proposé diverses options de sources de financement climatique. L'aviation a été désignée comme un secteur cible pour le financement climatique.

3.5 Conformément à l'autorité conférée à l'OACI par ses États membres en tant que seul forum légitime pour le développement de politiques harmonisées à l'échelle mondiale pour soutenir l'aviation civile internationale, il est important que le GSLTF, les agences de l'ONU et les autorités financières compétentes des États membres respectent les délibérations et les décisions des États membres sous l'égide de l'OACI. Les États membres de l'OACI ont décidé que le CORSIA représentait le moyen le plus équitable, le plus économique et le moins susceptible de causer des distorsions pour réduire efficacement les émissions de CO₂ par sa mise en œuvre unifiée selon les SARP (Annexe 16 de la Convention sur l'aviation civile internationale – Volume IV). Par conséquent, il est de la plus haute importance de favoriser les efforts collaboratifs visant à promouvoir la mise en œuvre du CORSIA, par opposition aux tentatives de miner son intégrité.