



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR LA PARTICIPATION VOLONTAIRE AU CORSIA

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI),
l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO),
l'Association du transport aérien international (IATA),
le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le
Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Tout en reconnaissant les considérations qui ont mené à la proposition d'une participation volontaire au CORSIA (Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale) durant la phase pilote et la première phase de mise en œuvre, l'industrie aérienne, dans la présente note de travail, souligne l'importance de s'assurer que cela n'entraînera pas davantage de distorsions du marché et que le caractère mondial et exclusif du mécanisme sera préservé. La note de travail commente aussi le besoin de prédictibilité et de stabilité réglementaires, et insiste sur l'importance de développer les capacités pour faciliter la participation au CORSIA.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- encourager les États à participer volontairement au CORSIA dès la mise en place du mécanisme ;
- demander aux États de confirmer leur participation volontaire au CORSIA dès que possible ; et
- demander au Conseil d'accélérer les travaux concernant le suivi, le compte rendu et la vérification (MRV), les critères des unités d'émissions (EUC) et l'établissement des registres.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique E — <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource additionnelle n'est requise.
<i>Références :</i>	

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

1. INTRODUCTION

1.1 L'industrie aérienne reconnaît les considérations politiques qui motivent la proposition d'une participation volontaire au CORSIA durant la phase pilote et la première phase de mise en œuvre. Toutefois, nous croyons qu'il importe de maintenir un niveau élevé de couverture pour renforcer l'efficacité environnementale du mécanisme et faire en sorte que la nature volontaire du CORSIA n'affaiblisse pas les principes clés énoncés au paragraphe 2.3 et la note WP/155. En particulier, nous soulignons qu'il est nécessaire que le mécanisme ait une portée mondiale et qu'il réduise les distorsions du marché, tout en évitant la mise en place d'un ensemble disparate de réglementations.

2. PARTICIPATION VOLONTAIRE

2.1 À notre avis, la nature volontaire de la phase pilote et de la première phase du CORSIA peut être compatible avec les principes qui devraient guider la conception d'une mesure mondiale basée sur le marché pour l'aviation. Toutefois, il importe qu'un nombre suffisant d'États adoptent volontairement le mécanisme dès le début, afin d'assurer un niveau de couverture aussi élevé que possible et de maintenir un traitement égal sur les routes.

2.2 Non seulement le niveau élevé de couverture améliore l'efficacité environnementale du mécanisme, mais il réduit en plus le risque de distorsions du marché en créant des conditions uniformes dans les marchés couverts par le CORSIA.

2.3 En plus des possibles distorsions du marché, des écarts importants en termes de portée géographique du CORSIA pourraient augmenter le risque que certains décideurs politiques cherchent à appliquer des mesures additionnelles ou différentes aux émissions de l'aviation internationale. Comme il est souligné au paragraphe 2.4 de la note de travail WP/155, il importe que le CORSIA soit la seule mesure basée sur le marché pour remédier à l'impact de l'aviation internationale sur les changements climatiques.

2.4 Pour l'industrie, la stabilité et la prédictibilité réglementaires sont des aspects critiques. La nature volontaire de la participation à la phase pilote et à la première phase, ainsi qu'à la deuxième phase dans le cas de certains États, entraîne un niveau important d'incertitude et une complexité accrue pour les exploitants d'aéronefs. Une information rapide sur les routes qui seront visées dans les différentes phases, ainsi que des précisions sur la manière choisie pour calculer les émissions de CO₂ à compenser sont importantes, notamment pour permettre aux exploitants d'aéronefs de prévoir les exigences de compensation et en tenir compte dans leur planification d'affaires.² Ces informations et précisions sont aussi requises pour déterminer si des exigences de suivi standard ou simplifiées doivent être appliquées sur des routes données. Dans certains cas, les exigences standard de rapport d'utilisation de carburant pourraient nécessiter la mise en place de nouvelles procédures et un avis préalable accordant un délai suffisant réduira les risques d'écarts dans la collecte de données.

2.5 Nous croyons aussi que la participation volontaire présentera des avantages additionnels pour les États participant au CORSIA. En augmentant la couverture, la participation volontaire devrait stimuler les investissements dans les pays en développement. En effet, la demande en termes de compensation du carbone sera accrue et la compensation du carbone devrait, en très grande majorité, être générée par des projets mis en place dans les États en développement. La participation à la phase pilote et à la première phase permettra aussi aux exploitants d'aéronefs des États participants d'acquérir

² Comme indiqué au paragraphe 9 e) i) a) et b) de l'Appendice B A39-WP/52

de l'expérience dans l'application du CORSIA et le marché du carbone, au moment où les coûts du mécanisme seront au plus bas. Cela constituera un avantage lors de la seconde phase du mécanisme.

3. MESURES VISANT À FACILITER LA PARTICIPATION AU CORSIA

3.1 L'industrie reconnaît que les phases volontaires du CORSIA permettront aux États de s'engager à mettre en œuvre le mécanisme une fois qu'ils seront bien préparés à le faire.

3.2 Cela fait encore ressortir le rôle et les avantages du développement des capacités d'ici le début du CORSIA. Bien que l'OACI ait un rôle naturel à jouer dans le développement des capacités, l'industrie, dans le but de faciliter la participation, s'engage à développer une expertise parmi les exploitants d'aéronefs et les autorités de réglementation en partageant son expérience en matière de suivi, compte rendu et vérification et d'échange et de compensation du carbone. En effet, certains exploitants d'aéronefs possèdent plus de dix années d'expérience en matière de compensation volontaire du carbone et plusieurs ont déjà mis en place des mécanismes avancés de suivi de leur consommation de carburant et de compte rendu aux États ou au public.

3.3 Afin de faciliter la participation volontaire au CORSIA, nous prions l'OACI d'accélérer les travaux concernant le suivi, le compte rendu et la vérification, les critères des unités d'émissions et l'établissement des registres, afin que les SARP et le matériel d'orientation soient disponibles au plus tard à la fin de 2017. Nous craignons que tout délai supplémentaire mette en péril la mise en œuvre rapide du CORSIA.

4. CONCLUSIONS

4.1 Compte tenu de ce qui précède, l'industrie accueille très favorablement les engagements pris par certains États d'adhérer au mécanisme dès la phase pilote et la première phase et d'exercer un leadership en permettant à notre industrie de croître et de soutenir les économies durables dans le monde. Nous encourageons les autres États à suivre cet exemple et à confirmer leur intention de participer volontairement au CORSIA dès que possible.

4.2 Nous prions aussi les États qui ont décidé de participer volontairement au CORSIA, et ceux qui pourraient dans le futur reconsidérer leur participation volontaire, de faire part de leur décision le plus tôt possible afin que l'on comprenne le niveau d'engagement à l'échelle mondiale et pour faciliter, sur le plan administratif, la mise en œuvre du mécanisme.

4.3 Si des États s'engagent à participer volontairement au CORSIA, nous croyons que leur participation devrait être garantie pour un cycle de conformité d'au moins 3 ans, et nous prions instamment les États de participer volontairement au plus grand nombre possible de phases.

4.4 L'industrie s'est engagée envers le CORSIA, considérant qu'il s'agit d'un moyen nécessaire et le plus rentable pour compléter les éléments du panier de mesures que sont la technologie, les opérations et les infrastructures, et elle aidera l'OACI et les États contractants en contribuant au développement des capacités et en offrant son assistance en vue de la mise en œuvre de la MBM.