



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

CORSA : TRAVAUX FUTURS NÉCESSAIRES

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

À sa 39^e session, l'Assemblée de l'OACI a approuvé le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA), créant le premier régime mondial de mesures basées sur le marché appliqué à un seul secteur. Le Brésil soutient les mesures coordonnées internationales qui contribuent à l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre favorisant le développement durable de l'aviation civile internationale, et est pleinement déterminé à mettre en œuvre le CORSA.

Le Brésil a relevé deux aspects qui exigent une attention particulière du Conseil pour assurer la bonne mise en œuvre du régime. Le premier concerne le critère servant à calculer la valeur de référence des émissions des nouveaux venus. La définition de cette valeur de référence est une question qui n'a pas été réglée par les organes techniques de l'OACI, et qui aura des incidences d'ordre pratique une fois que la formule individuelle sera en place. Les exploitants d'aéronefs qui commenceront à effectuer des vols internationaux après 2019 ne seront pas en mesure de calculer le facteur de croissance individuel de leurs émissions, car aucune valeur de référence 2019-2020 n'aura été établie. Le deuxième aspect se rapporte à une décision du Conseil concernant les unités d'émission admissibles et à la reconnaissance des circonstances particulières des mécanismes de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Le Brésil est persuadé que le Mécanisme de développement propre (MDP) du Protocole de Kyoto et le mécanisme établi par le paragraphe 4 de l'article 6 de l'Accord de Paris sont essentiels à la mise en œuvre du CORSA, car ils peuvent donner accès à des unités d'émission à grande échelle, tout en assurant l'intégrité environnementale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à reconnaître que l'OACI doit décider d'un critère pour le calcul de la valeur de référence des émissions des nouveaux venus, compte tenu des incidences que pourrait avoir l'absence d'un critère rigoureux au moment où la formule individuelle sera en place ;
- à demander au Conseil de fournir des éléments indicatifs relatifs à la définition de la valeur de référence des émissions des nouveaux venus, ce qui éliminera les pratiques anticoncurrentielles ;
- à saluer l'établissement de l'Organe consultatif technique (TAB) et à demander au Conseil d'examiner ses recommandations dès que possible, tout en reconnaissant les circonstances particulières des mécanismes de la CCNUCC.

<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>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 39^e session, l'Assemblée de l'OACI a approuvé le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA), créant le premier régime mondial de mesures basées sur le marché appliqué à un seul secteur. Le CORSA, en tant que mesure temporaire et complémentaire, représente une réalisation importante qui réaffirme l'engagement international à l'égard du développement durable de l'aviation civile.

1.2 À sa 214^e session, le Conseil a approuvé les *normes et pratiques recommandées* (SARP) internationales relatives au CORSA (Annexe 16, Volume IV). La trousse CORSA comprend les SARP et les éléments de mise en œuvre, qui constituent l'ensemble des règles, des recommandations, des orientations et des instruments nécessaires au bon fonctionnement du CORSA.

1.3 Le CORSA est déjà en place et les États devraient prendre les mesures nécessaires pour effectuer le suivi, le compte rendu et la vérification (MRV) des émissions en conformité avec les SARP approuvées. Le Brésil croit que le système MRV est l'élément central du CORSA, car l'accès à des données fiables sur les émissions sera essentiel pour assurer l'intégrité environnementale du régime. Dans ce contexte, il est important de reconnaître et de saluer les efforts déployés par le Secrétariat de l'OACI, en coordination avec les États membres, pour promouvoir la formation et les ateliers dans le cadre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSA (AGIR pour le CORSA).

1.4 Reconnaisant les progrès accomplis dans l'élaboration des principaux éléments de mise en œuvre du CORSA, le Brésil souligne que certaines questions importantes sont toujours à l'étude et invite l'Assemblée à les examiner, puis à donner des directives au Conseil en conséquence.

2. ANALYSE

2.1 Le Brésil est pleinement déterminé à mettre en œuvre le CORSA. Le Gouvernement a intégré les exigences des chapitres 1 et 2 de l'Annexe 16, Volume IV dans son système de réglementation national, établissant le fondement des processus de MRV des émissions. L'intégration des chapitres 3 et 4 dans le cadre réglementaire national est actuellement à l'étude, car elle exige une coordination entre différents organismes gouvernementaux.

2.2 Dans le cadre du processus de mise en œuvre du CORSA, le Brésil a relevé deux aspects qui nécessitent une attention particulière et urgente du Conseil.

2.3 Le premier concerne la définition d'un critère pour le calcul de la valeur de référence des émissions des nouveaux venus. Depuis la 39^e session de l'Assemblée, le Brésil a exprimé de manière soutenue sa préoccupation concernant la façon dont la formule individuelle pourrait donner lieu à des distorsions du marché, en favorisant les marchés plus développés et les plus matures et en imposant un fardeau plus lourd sur les marchés en développement et non matures, ce qui va à l'encontre du principe des responsabilités communes mais différenciées de la CCNUCC. En outre, au cours de leurs discussions sur la mise en œuvre du chapitre 3, les experts de différents organismes gouvernementaux brésiliens ont

déterminé que la formule individuelle, qui définit les obligations de compensation sur la base de la croissance de l'exploitant d'aéronef, favoriserait manifestement les exploitants déjà établis dans le marché, tout en imposant un fardeau plus élevé aux nouveaux venus et aux exploitants en croissance. Cette situation irait non seulement à l'encontre du principe de non-discrimination de la Convention de Chicago, mais pourrait aussi être incompatible avec les lois et règlements nationaux sur la concurrence.

2.4 La définition de la valeur de référence des émissions des nouveaux venus, en prévision de la mise en place de la formule individuelle, est une question qui n'a pas été résolue par les organes techniques de l'OACI. Même si les incidences d'ordre pratique découlant du fait qu'aucun critère n'est défini pour la détermination d'une valeur de référence des émissions des nouveaux venus ne se manifesteront pas avant l'application de la formule individuelle, l'absence de ce critère touche tous les exploitants d'avion qui ont démarré leurs activités à partir de 2019. Ces exploitants d'aéronefs ne seront pas en mesure de calculer le facteur de croissance individuel de leurs émissions, car aucune valeur de référence 2019-2020 n'aura été établie. Tant que seule la formule sectorielle est en place, le calcul est simple, car le même pourcentage s'applique à tous les exploitants (à savoir le facteur de croissance sectoriel calculé par l'OACI). La Résolution A39-3 n'aborde pas la question de la valeur de référence des émissions des nouveaux venus dans le cadre de la formule individuelle. Tout en reconnaissant qu'il s'agit d'un aspect technique qui devrait être traité par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI, le Brésil souligne qu'il est nécessaire que l'Assemblée demande au Conseil de fournir des orientations politiques sur cette question. Selon le critère choisi, le fardeau imposé aux nouveaux venus pourrait être proportionnellement plus élevé que celui imposé aux exploitants d'avion établis, ce qui constituerait une pratique anticoncurrentielle.

2.5 Le deuxième aspect que le Brésil veut mettre en lumière est la définition des unités admissibles. L'achat d'unités d'émission fondées sur une base crédible est fondamental pour assurer l'intégrité environnementale du CORSIA. Le Brésil est persuadé que le Mécanisme de développement propre (MDP) du Protocole de Kyoto et le mécanisme établi par le paragraphe 4 de l'article 6 de l'Accord de Paris sont essentiels à la mise en œuvre du CORSIA. Voilà pourquoi les États membres de l'OACI ont décidé de rendre ces mécanismes admissibles aux fins du régime, conformément au paragraphe 21 de la Résolution A39-3. Les exploitants d'avions auront besoin d'une grande quantité de réductions d'émissions certifiées pour remplir leurs obligations de compensation à partir de 2021, et seuls les mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC peuvent en fournir à grande échelle, tout en assurant l'intégrité environnementale. Le Brésil souligne aussi que, conformément au paragraphe 24 de la Résolution A39-3, les États membres ont demandé au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement.

2.6 Le Brésil salue la création de l'Organe consultatif technique (TAB) en 2018 et attend avec intérêt les recommandations qu'il fera au Conseil concernant les unités d'émission admissibles. Une décision rapide du Conseil, qui respecte les procédures approuvées et répond à tous les critères des unités d'émission de manière équilibrée, permettra de veiller à ce que les exploitants d'avion incluent l'achat d'unités admissibles dans leurs stratégies commerciales. Une telle décision enverra aussi un signal clair au marché du carbone et fera connaître le CORSIA et ses règles parmi les programmes. Cette décision devrait aussi rappeler et reconnaître les circonstances particulières des mécanismes de la CCNUCC, car les mécanismes multilatéraux sont essentiels à la bonne mise en œuvre des obligations de compensation du CORSIA.