



ASSEMBLÉE — 40^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'INDUSTRIE SUR LE CORSIA

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international des aéroports (ACI) coordonnés par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'industrie soutient fermement le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). La compensation du carbone est une option écologique efficace pour compléter les efforts de l'industrie en vue de réduire les émissions au moyen de la technologie, des carburants d'aviation durables, des mesures opérationnelles et des infrastructures améliorées. La présente note de travail fait remarquer que la mise en œuvre du CORSIA élimine la nécessité d'appliquer des mesures redondantes de tarification du carbone aux émissions de l'aviation internationale à l'échelle régionale, nationale ou infranationale et elle souligne le fait que le CORSIA a été adopté en reconnaissant largement qu'il devrait être la seule mesure fondée sur le marché appliquée aux vols internationaux, selon le principe que les émissions ne devraient pas être comptabilisées plus d'une fois. Toutefois, on craint que la mise en œuvre et l'efficacité du CORSIA ne soient compromises par les politiques d'États individuels et de groupes d'États qui appliquent ou envisagent d'appliquer un instrument de tarification du carbone ou une taxe sur les billets d'avion pour contrer les émissions de l'aviation internationale, en plus du CORSIA.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) réaffirmer l'importance du CORSIA comme élément d'un panier de mesures ;
- b) demander au Conseil d'encourager tous les États membres de l'OACI à participer au CORSIA dès ses débuts, sur une base volontaire ;
- c) réaffirmer le principe voulant que le CORSIA soit la mesure fondée sur le marché applicable aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale ;
- d) réaffirmer le principe voulant que les mesures fondées sur le marché ne doivent pas être redondantes et que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale doivent être comptabilisées une seule fois ;

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

e) demander que le Conseil, avec la contribution technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), complémente les exigences de base des carburants durables du CORSIA en déterminant un ensemble plus large de critères de durabilité.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique — Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet..
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 En 2009, l'industrie de l'aviation civile a fixé trois objectifs pour réduire son impact sur le climat : une amélioration à court terme de son efficacité énergétique de l'ordre de 1,5 % par année ; un objectif à moyen terme de plafonnement des émissions nettes de CO₂ par la croissance neutre en carbone ; et un objectif à long terme de réduire de moitié les émissions nettes de CO₂ de l'aviation d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005. Nous soulignons que lors de la 75^e Assemblée générale annuelle de l'IATA tenue à Séoul du 1^{er} au 3 juin 2019, les compagnies aériennes membres de l'IATA ont adopté par une majorité écrasante une résolution sur la mise en œuvre du CORSIA qui réaffirmait ces engagements globaux².

1.2 En 2010, la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté les objectifs suivants pour l'aviation : amélioration globale de l'efficacité énergétique de 2 % par année en moyenne jusqu'à 2020 ; objectif ambitieux d'amélioration globale de l'efficacité énergétique de 2 % par année de 2021 à 2050 ; et objectif collectif ambitieux à moyen terme de maintenir les émissions mondiales de CO₂ de l'aviation internationale au niveau de 2020 par la croissance neutre en carbone.

1.3 L'aviation relève le défi que représentent ces objectifs climatiques en déployant une stratégie qui comporte les éléments suivants : développement de nouvelles technologies, transition énergétique vers des carburants d'aviation durables, amélioration de l'efficacité des opérations, meilleure utilisation des infrastructures et mesure mondiale fondée sur le marché pour les émissions de CO₂.

2. CORSIA

2.1 L'industrie demeure persuadée que la technologie, les carburants d'aviation durables, les mesures opérationnelles et de meilleures infrastructures vont assurer une croissance durable de l'industrie aérienne, et permettre à l'aviation de répondre à la demande croissante des passagers et des expéditeurs tout en réduisant son impact sur le climat. En fait, nous pressons les gouvernements de contribuer à la mise en place de ces mesures par des politiques de soutien. Toutefois, l'industrie reconnaît aussi qu'une mesure mondiale fondée sur le marché est nécessaire pour combler tout écart d'émissions jusqu'à ce que ces mesures produisent leur plein effet.

2.2 C'est pourquoi l'industrie a salué l'adoption par la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

² <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/resolution-corsia-agm-2019.pdf>

L'industrie maintient son fort appui au CORSIA, aux normes internationales et aux critères d'unités d'émissions adoptés par l'OACI pour faire en sorte que le Régime soit robuste, non seulement dans ses activités de surveillance, déclaration et vérification, mais aussi dans les unités d'émissions qui seront admissibles.

2.3 Le secteur de l'aviation est déterminé à faire des progrès dans les technologies, les opérations et les infrastructures pour continuer de réduire ses émissions du carbone. La compensation n'est pas destinée à remplacer ces efforts. Et le CORSIA n'empêchera pas l'efficacité énergétique d'être prioritaire au quotidien. Au contraire, le CORSIA peut aider l'industrie à atteindre ses cibles climatiques à court et à moyen terme en s'ajoutant de façon complémentaire aux initiatives de réduction des émissions au sein de l'industrie.

2.4 L'industrie croit que l'OACI doit continuer de jouer le rôle central dans les efforts pour réduire l'impact des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, au moyen d'un panier de mesures. En particulier, l'industrie appuie les travaux à venir de l'OACI en vue du développement d'un ensemble plus large de critères de durabilité pour les carburants d'aviation durables en vertu du CORSIA et le travail en cours à l'OACI pour compléter ces exigences de base. Une approche harmonisée à l'échelle mondiale des critères de durabilité en aviation internationale apportera un élément de clarté qui contribuera à éliminer les obstacles à l'adoption de carburants d'aviations durables et à soutenir les investissements dans ce secteur essentiel.

3. COMPENSATION DU CARBONE

3.1 La compensation du carbone est une option écologique efficace pour les secteurs industriels dans lesquels le potentiel de réduction des émissions est limité ou les coûts de réduction sont indûment élevés. La compensation et les marchés du carbone sont des éléments fondamentaux des politiques mondiales, régionales et nationales de réduction des émissions. Ils ont fonctionné durant des décennies à des fins de conformité et de réduction volontaire des émissions, et ils demeurent un mécanisme efficace pour soutenir l'action contre les changements climatiques.

3.2 De nombreux moyens de réduire le CO₂ peuvent être utilisés comme compensations, dont plusieurs procurent des bienfaits sociaux, environnementaux ou économiques considérables sur le plan du développement durable. Les compensations peuvent provenir de divers types de projets, comme l'énergie éolienne, les appareils de cuisson propres, la capture du méthane, la foresterie et bien d'autres projets de réduction ou d'élimination des émissions. La mise en œuvre du CORSIA va stimuler la demande de compensations, ce qui suscitera de nouveaux investissements dans des projets d'action climatique, au bénéfice de toutes les parties prenantes, y compris les communautés locales.

3.3 L'OACI a évalué que l'aviation devra compenser environ 2,5 milliards de tonnes de CO₂ entre 2021 et 2035³. Cela représente des investissements d'environ 40 milliards USD dans des projets sur le climat (selon les prévisions voulant que le prix du carbone augmente, passant de 8 USD en 2021 à 20 USD en 2035)⁴.

³ Résultats des analyses techniques du CAEP, réunion du Groupe consultatif sur l'environnement de l'OACI (EAG/15), 20 et 21 janvier 2016. Point 1 de l'ordre du jour, disponible à : https://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Documents/EAG15_CAEP%20Technical%20Analyses.pdf.

⁴ Évaluation de l'IATA.

4. PARTICIPATION VOLONTAIRE AU CORSIA

4.1 L'industrie comprend que des considérations politiques aient abouti à la décision d'appliquer les exigences de compensation du CORSIA aux vols entre des États qui se portent volontaires dans la phase pilote et les premières phases de mise en œuvre. Toutefois, nous croyons qu'il est important d'assurer le plus haut niveau de couverture possible. Non seulement cela augmentera l'efficacité environnementale du Régime, mais cela réduira aussi les risques de distorsion du marché en créant des conditions uniformes de couverture en vertu du CORSIA. De plus, le fait d'adhérer volontairement au CORSIA démontrera la volonté d'un État de combattre les changements climatiques.

5. ÉVITER UNE MOSAÏQUE DE MESURES

5.1 Au cours des dernières années, on a constaté partout dans le monde une prolifération marquée des instruments de tarification du carbone, comme les taxes sur le carbone ou les mécanismes d'échanges d'émissions. Une telle prolifération dans l'aviation générerait une mosaïque insoutenable et coûteuse de mesures parmi les exploitants d'aéronefs et les gouvernements. La mise en œuvre du CORSIA élimine le besoin de mesures de tarification du carbone redondantes ou chevauchantes applicables aux émissions de l'aviation internationale sur une base régionale, nationale ou infranationale.

5.2 Bien que les coûts associés au CORSIA ne soient pas négligeables, on prévoit qu'ils seront gérables pour les exploitants d'aéronefs, surtout si on les compare aux coûts que généreraient des mécanismes nationaux ou régionaux redondants, qui créeraient des exigences de conformité divergentes pour les exploitants individuels et entraîneraient de ce fait des risques de distorsion du marché.

5.3 Le CORSIA a été adopté en reconnaissant qu'il devrait être la seule mesure fondée sur le marché applicable aux vols internationaux et sur le principe voulant que les émissions ne soient pas comptabilisées plus d'une fois. Cette observation se reflète dans la Résolution A39-3 de l'Assemblée, qui détermine que le CORSIA sera la mesure fondée sur le marché applicable aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Malheureusement, la mise en œuvre et l'efficacité du CORSIA pourraient être compromises par les politiques de certains États et groupes d'États. La préoccupation particulière vient du fait que certains États appliquent ou envisagent d'appliquer des instruments de tarification du carbone ou des taxes sur les billets pour contrer les émissions de l'aviation internationale qui seront couvertes par le CORSIA. De telles politiques sont non seulement en porte-à-faux avec les engagements internationaux de ces États, mais elles sapent les efforts multilatéraux de lutte contre les changements climatiques et réduisent les ressources disponibles pour alimenter la recherche et mettre en place de nouvelles technologies.