



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)

CORSIA — DÉFIS DE MISE EN ŒUVRE

(Note présentée par l'Inde)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En Inde, le marché de l'aviation est en pleine expansion et cette forte croissance posera éventuellement des problèmes environnementaux, dont le plus important est l'augmentation des émissions de carbone. La présente note porte sur la mise en œuvre de régime mondial de mesures basées sur le marché (CORSIA) qui a été élaboré dans le but de permettre à l'aviation civile internationale d'atteindre l'objectif d'une croissance carboneutre.

La note décrit les différents défis auxquels feront ou pourraient faire face plusieurs États pour ce qui est de respecter les exigences de l'OACI en vue de la mise en œuvre harmonieuse du CORSIA dans leurs États.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à convenir de la réduction des émissions dans le cadre d'un régime mondial de mesures basées sur le marché ;
- b) à demander au Conseil d'établir des critères de sélection des émissions qui soient simples et économiques, et qui offrent une certaine flexibilité aux exploitants d'aéronefs dans les États en développement ;
- c) à demander au Conseil de clarifier les SARP concernant les aspects juridiques et les mesures d'application au titre du CORSIA afin d'aider les États à assurer la mise en œuvre appropriée du CORSIA ;
- d) à demander au Conseil de s'assurer que les exploitants ne sont pas tenus de se conformer aux exigences de différents régimes régionaux en matière d'atténuation des émissions, et qu'il n'existe qu'un seul régime mondial de mesures basées sur le marché pour la gestion des émissions de l'aviation internationale permettant d'atteindre l'objectif ambitieux de l'OACI d'une croissance neutre en carbone.

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

<i>Références :</i>	Annexe 16 de l'OACI, Volume IV — <i>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> Résolution A39-3, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 La croissance du marché de l'aviation contribue de façon importante au développement économique des États, mais inévitablement, cette croissance engendrera aussi des problèmes environnementaux liés aux changements climatiques mondiaux. Compte tenu de la menace posée par les changements climatiques, il importe d'investir dans le développement durable et à faible émission de carbone en vue d'atténuer les préoccupations grandissantes concernant le dérèglement du climat à l'échelle mondiale. Même si les émissions de l'aviation internationale représentent moins de 2 % des émissions mondiales, la perspective de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur est énorme.

1.2 Le CORSIA, qui a été adopté par l'OACI pour atteindre son objectif ambitieux, est le premier programme sectoriel de compensation des émissions de carbone qui vise à assurer la croissance carboneutre de l'aviation civile internationale. Cette initiative de l'OACI a été généralement bien accueillie par le secteur de l'aviation à son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

2. DISCUSSION

2.1 Suivi, compte rendu et vérification

2.1.1 En vertu du CORSIA, les États doivent faire le suivi des émissions et tenir à jour un énorme inventaire de données liées à la consommation de carburant des vols internationaux. Cependant, les difficultés les plus courantes à cet égard concernent les lacunes en matière d'archivage et de gestion des données, de contrôle de la qualité et d'utilisation de méthodes permettant d'évaluer l'incertitude des données. Compte tenu des défis que présente la gestion de cette énorme quantité de données, les exigences de compte rendu au titre du CORSIA devraient offrir un degré suffisant de flexibilité en vue de sa mise en œuvre.

2.1.2 En outre, pour la période de 2021 à 2029, la formule 100 % sectoriel sera applicable, ce qui signifie que le calcul des exigences de compensation sera uniquement fondé sur le facteur de croissance moyen total du secteur dans une année donnée. Cette formule aura d'énormes incidences sur les compagnies aériennes qui ne représentent qu'une faible part de la croissance des émissions mondiales, en particulier celles qui sont exploitées par les États en développement. Par conséquent, il est évident qu'il faut offrir des mesures d'incitation aux exploitants des États en développement au moment du calcul de leurs exigences de compensation.

2.1.3 L'identification des exploitants de vols non réguliers visés par le CORSIA constitue un énorme défi. Dans un État comme l'Inde, il y a de nombreux exploitants de vols internationaux non réguliers. Compte tenu de leur incertitude quant à l'exploitation des vols internationaux, la valeur seuil pourrait être dépassée n'importe quand, rendant difficile le suivi de ces exploitants.

2.2 Critères des unités d'émissions (EUC)

2.2.1 Le régime de compensation du carbone CORSIA de l'OACI I a pour but de maintenir les émissions de l'aviation internationale à leur niveau de 2020, et oblige les exploitants d'avion à compenser les émissions qu'ils n'arrivent pas à réduire par des mesures techniques et opérationnelles. Concrètement, les transporteurs aériens doivent utiliser le CORSIA pour compenser les émissions qui dépassent la valeur de référence établie pour les émissions moyennes en 2019 et 2020. La compensation consiste à payer pour des mesures d'atténuation ailleurs dans le monde, ce qui est une option attrayante, car elle permet de réduire les émissions à moindre coût.

2.2.2 En vertu du CORSIA, les exploitants d'avions doivent compenser l'augmentation des émissions en achetant et en annulant des unités d'émissions. Toutefois, l'OACI n'a pas encore déterminé le type d'unités de compensation du carbone qui sera admissible au titre du régime. On peut cependant supposer que toute restriction concernant le type ou le millésime des unités de compensation pourrait réduire leur disponibilité et augmenter leur coût sur le marché. Une telle situation finira par engendrer une augmentation des coûts de mise en conformité aux exigences du CORSIA.

2.2.3 Il y a actuellement en circulation environ deux milliards d'unités de compensation issues du Mécanisme de développement propre (MDP) des Nations Unies. Si les unités provenant des projets du MDP sont admises pour la compensation des émissions au titre du CORSIA, leur volume dépassera de loin les besoins de compensation des exploitants d'avions. D'un autre côté, le fait de limiter le nombre d'unités admissibles issues du MDP uniquement à celles ayant un niveau élevé d'intégrité environnementale réduirait fortement l'offre d'unités de compensation.

2.3 Défis commerciaux, juridiques et réglementaires

2.3.1 L'absence d'orientations juridiques en ce qui concerne l'application des SARP relatives au CORSIA présente un risque que les organismes de réglementation tiennent les propriétaires d'aéronefs responsables du non-respect des exigences du CORSIA. On ne sait toutefois pas avec certitude quelles sont les procédures que les États contractants pourraient tenter à l'encontre des exploitants d'avions fautifs s'ils n'annulent pas le nombre approprié d'unités d'émissions, conformément aux exigences de compensation. De plus, il pourrait y avoir des conséquences juridiques et financières si un exploitant n'annule pas une quantité suffisante d'unités de compensation d'émissions admissibles pour répondre aux obligations qui lui incombent suivant une déclaration d'insolvabilité.

2.3.2 Une des difficultés liées aux exigences de conformité du CORSIA est de déterminer à qui appartiendra la responsabilité d'assurer la conformité au titre du régime lorsque l'exploitant du vol n'a pas été identifié. Si l'indicatif OACI et le détenteur du permis d'exploitation aérienne (AOC) ne peuvent pas être facilement établis, cette obligation de conformité incombera alors au propriétaire de l'aéronef désigné dans les documents d'immatriculation. En outre, si un exploitant omet de soumettre un plan de surveillance des émissions et une déclaration annuelle des émissions, son État contractant en vertu du CORSIA pourrait ne pas être en mesure d'identifier l'exploitant d'un vol international et de ce fait, la partie responsable de la compensation des émissions liées à ce vol. Donc, dans une telle situation, les obligations de conformité au CORSIA seraient automatiquement dévolues au propriétaire de l'aéronef. Un tel risque pourrait s'aggraver pour les locataires d'aéronefs et les investisseurs dans des opérations financières de portefeuille de titres garantis par des actifs.

2.3.3 Comme le CORSIA en est encore à un stade embryonnaire, plusieurs de ses éléments sont en cours d'examen par l'OACI, dont les importants, à savoir les critères d'admissibilité des unités d'émissions et les critères de durabilité pour les carburants durables de l'aviation. Cela dit, même si les règles comptables n'ont toujours pas été établies par les parties de la CCNUC, l'OACI doit s'assurer que les exigences du CORSIA sont conformes à ces règles. Les écarts entre les différents pays, en particulier les pays en développement, en ce qui concerne les politiques intérieures, le renforcement des capacités et la structure écologique, font ressortir que seule une politique MBM inclusive et juste pour l'aviation internationale peut stimuler les efforts à l'échelle mondiale et favoriser une plus grande participation.

— FIN —