



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)

ASSURER LE SUCCÈS DE LA MISE EN ŒUVRE DU CORSIA

(Note présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, le Canada, les États-Unis, les Fidji, l'Indonésie, le Japon, Nauru, la Nouvelle-Zélande, les Palaos, les Samoa et la Trinité-et-Tobago)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États et les exploitants mettent en œuvre les exigences du système de suivi, compte rendu et vérification (MRV) des émissions des exploitants dans le cadre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). La mise en œuvre du CORSIA avance rapidement et ses exigences de mise en conformité posent certains défis à différentes parties prenantes, mais il existe des mesures permettant de surmonter ces difficultés ainsi que des propositions visant à apporter d'autres améliorations.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à réaffirmer le rôle de premier plan joué par l'OACI en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale ainsi que la décision de l'Assemblée de mettre en œuvre un régime mondial de mesures basées sur le marché sous la forme du CORSIA et sa détermination que celui-ci doit être la mesure basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation civile ;
- b) à reconnaître les précieux efforts déployés par l'OACI, les États et l'industrie pour amener le CORSIA à son niveau actuel de mise en œuvre ;
- c) à reconnaître le rôle clé que joue le programme AGIR pour le CORSIA en aidant les États à mettre en œuvre le CORSIA et à demander à l'OACI d'harmoniser l'assistance technique fournie aux États afin d'assurer l'uniformité de la mise en œuvre du CORSIA ;
- d) à demander à l'OACI de collaborer avec les États intéressés et le Forum international d'accréditation (IAF) en vue d'accroître le nombre d'organismes de vérification accrédités dans le cadre du CORSIA de manière à répondre à la demande de l'industrie, notamment par la fourniture de cours de vérification du CORSIA par le Bureau de la formation mondiale (GAT) de l'OACI ;
- e) à reconnaître l'importance de la fourniture en temps utile d'éléments indicatifs de l'OACI sur les critères d'admissibilité des unités d'émissions et les carburants admissibles pour la compensation des émissions dans le cadre du CORSIA.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — Protection de l'environnement.

<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Résolution A39-2, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques</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 Les normes et pratiques recommandées (SARP), les éléments indicatifs et les outils relatifs au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) ont été adoptés en juin 2018. Des progrès importants ont été accomplis dans la préparation à la mise en œuvre du CORSIA, notamment la mise en place par les États du système de suivi, compte rendu et vérification (MRV) des émissions des exploitants visant à établir une base de référence pour la fixation des obligations de compensation dans les étapes ultérieures du CORSIA, ainsi que la mise à jour continue des différents documents de soutien aux SARP relatives au CORSIA de l'OACI. Il est important d'examiner les exigences de conformité du CORSIA ainsi que les obligations imposées aux différentes parties prenantes, en vue d'assurer le succès de sa mise en œuvre, qui est nécessaire à la réalisation des objectifs environnementaux de l'aviation internationale.

2. OBJECTIF STRATÉGIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

2.1 La Résolution A39-2 de l'Assemblée a réaffirmé la demande « de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale ». La Résolution A39-3 donne acte de la décision de l'Assemblée de « mettre en œuvre un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) » et détermine qu'il « doit être la mesure basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale », de manière à éviter la multiplicité de régimes nationaux et régionaux disparates, ce qui pourrait avoir de graves répercussions sur la croissance durable de l'aviation.

2.2 Le CORSIA permet à l'industrie de l'aviation d'avoir accès à des unités d'émissions hors secteur, offrant ainsi un plus grand panier de mesures, comprenant des améliorations de l'exploitation, des solutions technologiques et des carburants d'aviation durables, destinées à traiter les émissions de l'aviation internationale en vue de réaliser les objectifs ambitieux mondiaux. Le succès de la mise en œuvre du CORSIA repose sur la participation volontaire d'un nombre suffisamment important d'États pour assurer le fonctionnement efficace du régime, garantir l'égalité des chances et limiter les distorsions du marché.

3. EXPÉRIENCE DANS LA MISE EN ŒUVRE DU CORSIA

3.1 Pendant la préparation de la mise en œuvre du CORSIA, les États ont élaboré des projets de législation nationale mettant l'accent sur les besoins immédiats concernant l'administration du CORSIA et le système de MRV des émissions, offrant des ressources internes et de la formation aux exploitants et organismes de réglementation afin qu'ils puissent respecter les multiples étapes touchant les exigences du CORSIA, y compris les plans de surveillance des émissions, la vérification préalable et les déclarations d'émissions. Certains États ont aussi mis en place des programmes d'accréditation parallèlement à des organismes d'accréditation nationaux en vue de faciliter l'accréditation des organismes de vérification intéressés. De plus, les États partagent et mettent en commun leurs expériences relatives à la mise en œuvre du CORSIA dans le cadre des séminaires régionaux OACI sur le CORSIA.

3.2 Le partenariat solide qui a été établi entre l'OACI, les États et l'industrie, en particulier avec l'Association du transport aérien international (IATA), pour la mise en œuvre du système de MRV des émissions témoigne de l'engagement et du front uni que manifeste la communauté aéronautique pour assurer une approche cohérente en ce qui concerne la mise en œuvre du CORSIA.

4. DÉFIS À VENIR DANS LA MISE EN ŒUVRE DU CORSIA

4.1 La mise en œuvre du CORSIA avance rapidement et ses différentes exigences de mise en conformité posent certaines difficultés à différentes parties prenantes. Le texte qui suit examine certains de ces défis, les mesures offertes pour les relever ainsi que des propositions visant à apporter d'autres améliorations :

- a) Renforcement des capacités de mise en œuvre du CORSIA : Pour aider les États, l'OACI a créé le Programme OACI d'assistance, de renforcement des capacités et de formation « AGIR pour le CORSIA », qui comprend du matériel didactique et des modèles de législation pour la mise en œuvre du CORSIA. L'établissement de « partenariats de parrainage » est la pierre angulaire du programme AGIR pour le CORSIA, où des États donateurs fournissent des experts techniques et de la formation dans la mise en œuvre du CORSIA à des États récipiendaires. Ce type d'arrangement appuie l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) qui vise à fournir de l'assistance aux États en développement dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI.

L'OACI pourrait maintenant tirer parti du succès actuel des partenariats de parrainage, notamment en encourageant la participation des États qui n'ont pas demandé de l'assistance et de la formation pour la mise en œuvre du CORSIA, en particulier les États qui n'ont pas encore présenté leurs exigences relatives au CORSIA. L'OACI pourrait aussi travailler en étroite collaboration avec les organismes de l'industrie qui offrent de l'assistance technique relative au CORSIA afin de coordonner et de trouver des synergies entre les différents efforts déployés en matière de renforcement des capacités, de manière à optimiser la répartition des ressources et à faire en sorte que tous les États et exploitants aient accès au renforcement des capacités, et ce, dans le but d'assurer l'uniformité dans la mise en œuvre du CORSIA.

- b) Accès à des organismes de vérification accrédités : Le nombre limité d'organismes de vérification accrédités pour le CORSIA compromet l'accès aux services de vérification qui sont nécessaires au respect des SARP relatives au CORSIA, ce qui donne lieu à une augmentation des coûts et des retards de mise en conformité pour les exploitants. En

juin 2019, la liste publiée par l'OACI indique qu'il n'y a que 22 organismes de vérification accrédités dans 7 États, et que plusieurs régions ne sont pas desservies. Il y a un risque que l'offre de services de vérification des émissions soit restreinte, en particulier au cours des premières années du programme de surveillance des émissions.

L'OACI travaille actuellement en coordination avec le Forum international d'accréditation, et fournit des cours de vérification du CORSIA par l'entremise de son Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT). Ces mesures sont utiles, mais elles pourraient être complétées par une collaboration de l'OACI avec les États qui veulent accréditer des organismes de vérification par l'intermédiaire de leurs organismes nationaux d'accréditation (NAB), fournir des connaissances techniques spécifiques en aviation et élaborer des programmes d'accréditation que les NAB pourraient adopter afin d'accélérer le processus.

L'OACI pourrait aussi obtenir le concours de l'industrie pour l'organisation d'ateliers et de cours destinés aux organismes de vérification intéressés, afin de leur permettre de se familiariser avec les processus de surveillance des émissions et d'exploitation des compagnies aériennes, tout en assurant l'harmonisation avec les SARP relatives au CORSIA. Ces efforts pourraient permettre d'accroître la disponibilité des organismes de vérification accrédités et ainsi, offrir davantage de choix aux exploitants et leur permettre de réduire les coûts de mise en conformité. La liste des organismes de vérification accrédités devrait être maintenue à jour afin d'offrir plus de possibilités aux exploitants.

- c) Fourniture en temps utile d'éléments indicatifs sur les critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA et les carburants admissibles CORSIA : L'adoption des critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA et la création ultérieure, en mars 2019, de l'Organe consultatif technique (TAB) chargé de faire des recommandations sur les programmes d'unités d'émissions admissibles constituent une avancée importante et bienvenue. En outre, les thèmes et critères de durabilité pour les carburants admissibles font aussi l'objet d'un examen par l'OACI.

Il est essentiel que des éléments indicatifs sur les critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA et les carburants admissibles CORSIA soient fournis en temps utile de manière à aider les exploitants dans la prise de décisions commerciales liées au respect des exigences de compensation du CORSIA. De tels éléments indicatifs devraient aussi permettre aux promoteurs de projets et aux fournisseurs de carburant, le cas échéant, de répondre à la demande attendue de crédits de compensation dans le cadre du CORSIA.