



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement - Système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

**MISE EN OEUVRE DU CORSIA EN TANT QUE
SEULE MESURE MONDIALE FONDÉE SUR LE MARCHÉ**

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile au nom de 54 États africains²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note présente les perspectives sur le Système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) en tant que seule mesure mondiale fondée sur le marché (GMBM) pour traiter les émissions de dioxyde de carbone de l'aviation internationale. Elle décrit les progrès accomplis par les États africains, identifie les défis en matière de capacité et de mise en œuvre, et souligne la nécessité d'une coopération mondiale renforcée. En outre, la note met en évidence les préoccupations émergentes concernant l'introduction de mesures de gestion du marché régionales qui se chevauchent, ce qui pourrait compromettre l'intégrité environnementale, l'équité économique et la cohésion de l'action mondiale pour le climat dans l'aviation internationale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a. Réaffirmer que le CORSIA constitue la seule Mesure mondiale fondée sur le marché (GMBM) relevant de l'OACI pour lutter contre les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ;
- b. Demander que les MBM unilatérales ou redondantes, notamment celles pouvant entraîner un double comptage des émissions de CO₂, soient évitées et que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient comptabilisées qu'une seule fois ;
- c. Renforcer les programmes d'appui tels que le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (ACT-CORSIA) et les efforts d'assistance technique, aux États en développement dans le besoin, à l'industrie et à toutes les parties prenantes concernées ;
- d. Utiliser les informations contenues dans la note pour examiner et modifier la résolution A41-22 de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ; et
- e. Solliciter du Conseil une définition claire de la « méthodologie/le mécanisme » d'examen périodique du CORSIA ainsi que du rôle de l'examen technique périodique mené par le CAEP.

¹ Versions anglaise et française fournies par la CAFAC

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

<i>Objectifs stratégiques</i>	La présent note de travail concerne l'objectif stratégique <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i>
<i>Incidences financières:</i>	Sous réserve de l'allocation budgétaire par l'OACI
<i>Références :</i>	• Doc 7300 - Convention relative à l'aviation civile internationale • Résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI • Résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI • États CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3, 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} éditions • Revue annuelle 2024 de l'IATA • Rapport trimestriel sur le transport aérien de l'AFRAA – 3^{ème} trimestre 2024

1. INTRODUCTION

1.1. Le préambule de la Convention de Chicago reconnaît l'importance de l'aviation civile internationale pour créer et préserver l'amitié entre les nations. Lors de la 39^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la communauté de l'aviation civile internationale a adopté le Système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) comme étant la seule mesure mondiale de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (résolution A39-3 de l'Assemblée).

1.2. Depuis la 39^e assemblée, l'OACI a élaboré avec succès l'annexe 16, volume IV, pour le CORSIA et le manuel technique environnemental associé. En outre, divers éléments de mise en œuvre du CORSIA ont été élaborés et mis à la disposition des États et des exploitants d'aéronefs pour compléter les trois phases de mise en œuvre du CORSIA (phase pilote 2021-2023, première phase 2024-2026 et deuxième phase 2027-2035).

1.3. À juste titre, le Conseil a procédé à des examens périodiques du CORSIA tous les trois ans et a apporté les ajustements nécessaires au mécanisme pour l'adapter à la nature dynamique de l'aviation internationale.

2. DISCUSSIONS

2.1. Le CORSIA est actuellement dans sa première phase (2024-2026) de mise en œuvre. Depuis le début de la phase pilote (2021-2023), le nombre d'États participants n'a cessé d'augmenter, comme en témoigne l'analyse des éditions publiées des États CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3. Le tableau ci-dessous illustre cette progression, tant au niveau mondial qu'africain. Les pays africains ayant adhéré volontairement au CORSIA représentent 50 % des 54 États africains.

Année (à partir du 1 ^{er} janvier)	Mondial	% d'augmentation à l'échelle mondiale	Afrique	% d'augmentation en Afrique par rapport au monde
2020				
2021	88	Base	17	19%
2022	107	6%	20	18%
2023	115	14%	21	18%
2024	126	25%	25	20%
2025	129	28%	27	21%

2.2. L'annexe de la résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI, qui énonce les principes directeurs pour la conception et la mise en œuvre des mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale, stipule que ces mesures doivent éviter les doubles comptages et garantir que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois.

2.3. La plupart des États africains — environ 50 % actuellement — ont été encouragés à participer à la phase pilote et à la première phase afin de faire l'expérience des défis et des avantages liés à la mise en œuvre, avant l'entrée en vigueur des phases obligatoires. Ces États ont bénéficié d'un soutien par le biais d'ateliers régionaux de l'OACI, de l'assistance apportée par différents États dans le cadre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (ACT-CORSIA), ainsi que d'initiatives de renforcement des capacités pour la mise en œuvre du CORSIA. Cela met en lumière une approche collaborative exemplaire à l'échelle du continent et du monde, soulignant la nécessité de poursuivre le soutien pendant toute la mise en œuvre du CORSIA, en particulier à l'approche des prochaines années, où il est prévu que la « compensation » serait applicable d'ici les prochaines années.

2.4. Malgré la solidité du cadre CORSIA, les exploitants d'aéronefs sont également soumis à d'autres mesures régionales basées sur le marché (MBM). Ces mesures imposent des exigences supplémentaires en matière de suivi, de déclaration et de vérification (MRV), ainsi que des obligations de compensation, directement aux exploitants. Pour les exploitants africains — qui opèrent souvent dans des marchés en phase de croissance —, ces exigences superposées créent des distorsions du marché, augmentent les charges administratives et économiques, et compromettent l'efficacité du CORSIA ainsi que le rôle central de l'OACI tel qu'énoncé dans la Convention de Chicago. Par ailleurs, l'introduction de redevances de solidarité mondiales dans le secteur de l'aviation pourrait aggraver ces difficultés en imposant des coûts supplémentaires aux exploitants d'aéronefs des régions en développement, ralentissant ainsi leur croissance et leur compétitivité sur le marché international. Pendant ce temps, les exploitants d'aéronefs issus de régions appliquant des MBM unilatéraux sont exemptés des obligations de compensation du CORSIA, à condition de satisfaire uniquement aux exigences de ces mécanismes régionaux. Cette pratique, si elle est confirmée, pourrait engendrer une concurrence déloyale entre les exploitants d'aéronefs des États en développement et ceux des autres régions.

2.5. La mise en œuvre de plusieurs MBM régionales oblige les exploitants à investir dans des mécanismes de conformité, la formation du personnel, la mise à jour des systèmes de déclaration et l'engagement de vérificateurs tiers, ce qui augmente les coûts d'exploitation. Cela renchérit le coût du transport aérien, crée une concurrence inéquitable et risque de pousser les populations africaines vers des modes de transport moins sûrs.

2.6. En raison de l'existence de ces mesures régionales de marché, les compagnies aériennes africaines ont supporté des coûts importants et des charges administratives supplémentaires, comme illustré dans le tableau ci-dessous

MBM	État africain / compagnie aérienne	Commentaires	Coûts
SEQE-UE	Ethiopian Airlines Kenya Airways Egypt Air, Air Sénégal SA	Coûts du MRV Coût de la compensation	
SEQE-Royaume uni	Ethiopian Airlines Kenya Airways Egypt Air	Coûts du MRV Coût de la compensation	
Prélèvement de solidarité mondiale <i>Source: Rapport intérimaire du Groupe de travail sur le prélèvement de solidarité mondiale de novembre 2024</i>	Kenya (coprésident), Sénégal, Sierra Leone, Zambie, Djibouti, Somalie, Togo (rejoint à la COP29), Union africaine (observateur)	Propose une redevance sur les billets d'avion pour les grands voyageurs	À partir de 9 USD pour le deuxième vol d'une personne et à 177 USD pour son vingtième vol au cours de la même année

2.7. Selon le rapport annuel 2024 de l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), l'aviation africaine ne représente que 2,1 % du trafic mondial. Toutefois, selon les **prévisions à long terme du trafic de l'OACI**, ce chiffre devrait croître de 4 % par an entre 2018 et 2050.

2.8. Selon l'Association du transport aérien international (IATA), les compagnies aériennes africaines devraient réaliser un bénéfice net après impôt collectif de 100 millions de dollars en 2024, marquant la deuxième année consécutive de rentabilité après la crise de la COVID-19. Toutefois, cela se traduit par un bénéfice de seulement 0,90 \$ par passager, ce qui est nettement inférieur à la moyenne mondiale de 6,14 \$ par passager. L'IATA note³ que l'Afrique, avec 17 % de la population mondiale, représente environ 2 % du total des voyages dans le monde.

³ https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-07-02-02/?utm_source=chatgpt.com

2.9. La durabilité de l'aviation est un impératif pour le développement socio-économique de l'Afrique. L'existence de mesures et de prélèvements redondants affecte la viabilité de l'aviation en augmentant les coûts d'exploitation, ce qui équivaut à une double compensation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

3. CONCLUSION

3.1. Les États africains et l'industrie font face à de nombreux défis tels que l'insuffisance des infrastructures, des coûts d'exploitation élevés et une connectivité limitée, ce qui affecte leur rentabilité et leur part de marché. Bien que les États africains continuent de participer activement à la mise en œuvre du CORSIA et bénéficient des efforts de renforcement des capacités, des préoccupations subsistent quant à sa conception et à son impact économique. Les prochaines revues périodiques du CORSIA représentent une opportunité d'aborder ces questions et d'améliorer l'alignement avec l'Accord de Paris. Une définition plus claire et plus détaillée de la « méthodologie/ du mécanisme » des revues périodiques du CORSIA pourrait s'avérer nécessaire, ainsi qu'une clarification du rôle de l'examen technique périodique mené par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

3.2. Les États africains réaffirment leur engagement envers le CORSIA, adoptée par l'OACI comme la seule mesure mondiale basée sur le marché pour lutter contre les émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Les États africains exhortent l'Assemblée à mettre fin à tous les instruments de marché, taxes et prélèvements potentiellement redondants au niveau régional et à préserver le leadership de l'OACI en matière de durabilité environnementale de l'aviation.