



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

PRISE EN CHARGE DES COÛTS ATTENDUS DANS LE CADRE DU CORSIA

(Note présentée par le Pakistan)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en lumière la nécessité d'aborder les incidences financières de la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), en particulier pour les États en développement. À la suite de la 41^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le niveau de référence du CORSIA a été révisé, ce qui devrait aboutir au premier facteur de croissance sectorielle (SGF) positif pour 2024 et obliger les exploitants d'avions à s'acquitter d'obligations compensatoires. Ces obligations entraînent des coûts supplémentaires, principalement en raison de l'achat de carburant admissible CORSIA (CEF) et d'unités d'émissions admissibles au CORSIA (EEU).

Les États en développement, où l'aviation est un catalyseur essentiel du développement socio-économique, devraient faire face à des coûts de mise en conformité anormalement plus élevés. Cela s'explique à la fois par la portée limitée des matières premières acceptées pour le CEF et l'éventail réduit d'unités de compensation admissibles selon les critères actuels de l'EEU. Par ailleurs, les obstacles techniques et financiers à la certification et à la production de carburants durables freinent le taux de participation des producteurs de ces régions. En raison de ces défis, la contribution des États en développement aux objectifs climatiques mondiaux est susceptible d'être faible.

Pour s'assurer de l'efficacité et du caractère largement représentatif de l'action climatique au titre du CORSIA, l'OACI est instamment priée de revoir et d'élargir ses critères pour le CEF et les EEU.

En s'attaquant à ces obstacles liés aux coûts, l'OACI peut renforcer l'intégrité et le caractère équitable du CORSIA, assurer une participation internationale élargie et soutenir le développement durable de l'aviation dans les économies émergentes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- demander à l'OACI de revoir les critères relatifs au CEF, y compris l'accroissement du nombre de matières premières acceptées et la réduction des barrières à l'entrée pour les producteurs dans des États en développement ;
- demander à l'OACI de revoir et d'élargir la liste des EEU au titre du CORSIA, y compris les compensations potentielles dans le cadre du mécanisme de l'article 6.4 de l'Accord de Paris ;
- prendre toutes les mesures possibles en vue de réduire la charge financière découlant de la mise en œuvre du CORSIA pour les États en développement et leurs exploitants d'aéronefs.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 La mise en œuvre de la première phase du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est en cours. Par une décision prise à la 41^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les États membres sont convenus de revoir le niveau de référence utilisé pour calculer les obligations de compensation au titre du régime. Cette décision vise à s'assurer que le régime aura un impact significatif sur la gestion des émissions de l'aviation.

1.2 L'application de ce niveau de référence révisé impose un poids économique anormal aux États en développement, ce qui risque d'avoir une incidence sur la compétitivité et la connectivité de leurs secteurs de l'aviation. Le scénario de référence ajusté devrait engendrer le premier facteur de croissance sectorielle (SGF) positif pour 2024, ce qui signifie qu'une compensation sera demandée par les exploitants d'avions soumis aux exigences de surveillance, déclaration et vérification (MRV) et qui ont exploité des vols sur des routes reliant des États participant volontairement au CORSIA.

1.3 Les obligations de compensation entraîneront des coûts supplémentaires pour les exploitants, en particulier pour l'achat de carburant admissible CORSIA (CEF) et d'unités d'émissions admissibles au CORSIA (EEU), afin de réduire et de compenser les émissions, respectivement.

1.4 Les États en développement sont susceptibles d'être confrontés à une charge relativement plus lourde, car l'aviation est un moteur essentiel de la croissance économique et les opérateurs ont souvent des marges bénéficiaires réduites.

1.5 L'OACI est priée d'élargir les critères applicables au CEF et aux EEU afin de maximiser les options de réduction des coûts offertes aux exploitants d'avions dans des États en développement, tout en veillant à ce que ses ambitions en matière d'action climatique continuent d'être prises en compte.

2. ANALYSE

2.1 L'éventail réduit de matières premières acceptées en vertu des critères d'admissibilité du carburant CORSIA constitue un des écueils posés par le CEF. Cela limite la disponibilité de CEF, car de nombreuses matières premières potentielles disponibles dans des États en développement ne sont pas considérées comme conformes aux critères actuels. Compte tenu des coûts déjà élevés associés au CEF, cette approche impose un fardeau financier supplémentaire aux exploitants d'avions qui tentent de limiter leurs obligations de compensation au titre du CORSIA.

2.2 Une autre préoccupation réside dans le fait que les complexités techniques liées à la certification de la durabilité et à l'évaluation du CEF durant le cycle de vie dissuadent les producteurs dans des États en développement de demander une certification conformément au régime. En outre, en raison des forts investissements nécessaires pour lancer une production de CEF, cette approche de l'OACI réduit

les contributions potentielles que les États en développement peuvent apporter, même lorsqu'ils disposent d'abondantes matières premières disponibles en grandes quantités.

2.3 En ce qui concerne les EEU au CORSIA, l'OACI a adopté une approche restrictive qui limite la gamme de mesures de compensation considérées comme admissibles. Bien que l'accent mis sur la prévention du double comptage soit compréhensible, il est nécessaire de revoir le processus actuel et d'envisager d'inclure des crédits compensatoires supplémentaires. Plus précisément, l'OACI pourrait envisager de tirer parti des dispositions au titre du mécanisme de l'article 6.4 de l'Accord de Paris, qui s'aligne sur les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies (ONU), en particulier les projets visés à l'article 6.4. Étant donné que l'ONU considérera ces projets comme admissibles, l'OACI pourrait envisager de les inclure en tant qu'unités d'émissions admissibles au CORSIA pour contribuer à élargir l'offre de crédits compensatoires.

2.4 Sur la base de ce qui précède, l'OACI est encouragée à œuvrer de manière proactive à la réduction de la charge financière des exploitants d'avions dans des États en développement, respectant ainsi ses engagements climatiques tout en soutenant le développement durable de l'aviation dans ces États.

3. CONCLUSION

3.1 L'OACI est instamment priée de revoir ses critères d'admissibilité pour le CEF et les EEU en vue de réduire les charges financières pesant sur les États en développement et de soutenir la croissance essentielle de l'aviation, tout en atteignant les objectifs liés à l'action climatique. L'élargissement des critères d'admissibilité permettra non seulement d'améliorer le rapport coût-efficacité, mais aussi de veiller à ce que l'action climatique soit menée de manière conforme au principe de l'OACI selon lequel aucun pays ne doit être laissé de côté.