



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)

LE POINT DE VUE DES AUTEURS SUR LA MISE EN ŒUVRE ACTUELLE ET FUTURE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA)

(Note présentée par l'Organisation arabe de l'aviation civile au nom de 21 États arabes¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose les points de vue des États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC) sur la mise en œuvre actuelle et future du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), réaffirmant son rôle comme seule mesure mondiale fondée sur le marché pour agir à l'égard des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Elle souligne la participation active de la région aux phases pilote et initiale du CORSIA, les contributions aux organes environnementaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les efforts déployés pour mettre en place des cadres réglementaires et des capacités techniques au niveau national.

La présente note soulève des préoccupations quant aux nouvelles propositions unilatérales ou régionales de mesures fondées sur le marché et de taxation pour l'aviation internationale en dehors du cadre de l'OACI, qui risquent d'entraîner une fragmentation de la réglementation, un double comptage des unités d'émissions admissibles et des charges accrues pour les exploitants aériens. Elle attire l'attention sur la nécessité d'une offre stable d'unités d'émissions admissibles au CORSIA de haute qualité et recommande d'accélérer la délivrance des lettres d'autorisation et les ajustements correspondants.

En outre, les auteurs de la présente note se montrent très préoccupés par toute obligation allant au-delà du champ d'application du CORSIA, s'agissant en particulier des propositions visant à imposer des taxes au secteur aéronautique pour financer des projets d'atténuation et d'adaptation au titre de la CCNUCC. Ils s'inquiètent également de la multiplication des appels et des coalitions émergentes qui plaident en faveur d'une redevance carbone ou d'un régime de taxation de l'aviation mondiale pour les initiatives et les mécanismes de financement de la lutte contre le changement climatique. Ces mesures sortent du cadre convenu par l'OACI et de sa convention, risquent d'entraîner une fragmentation de la réglementation, augmentent les charges économiques pesant sur le secteur, en particulier dans la phase critique de mise en œuvre du CORSIA, et compromettent le consensus mondial indispensable à une réduction efficace des émissions de l'aviation.

Pour garantir une mise en œuvre effective, la présente note préconise un développement des capacités, des examens réguliers du CORSIA et une coopération internationale renforcée. Elle propose des actions visant à réaffirmer le rôle central du CORSIA, à relever les défis en matière d'offre et à promouvoir l'alignement sur les objectifs de l'OACI. Elle recommande de suivre l'évolution des réglementations et d'inciter activement les États à soutenir une mise en œuvre harmonisée dans le cadre de l'OACI, afin que le CORSIA demeure le mécanisme unifié et efficace de traitement des émissions de l'aviation internationale.

¹ Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Irak, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Qatar, Somalie, Soudan, République arabe syrienne, Tunisie, Yémen.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note du contenu de la présente note de travail ;
- b) réaffirmer que le CORSIA est et restera la seule mesure mondiale fondée sur le marché établie pour agir à l'égard des émissions de CO₂ de l'aviation internationale — non seulement en fournissant un mécanisme de compensation unifié, mais aussi en constituant un système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) normalisé à l'échelle mondiale. Cette approche unifiée est essentielle pour empêcher l'émergence de mesures fondées sur le marché unilatérales ou régionales et pour garantir que les émissions de l'aviation internationale ne sont mesurées et comptabilisées qu'une seule fois ;
- c) prendre note des graves préoccupations exprimées quant à toute obligation dépassant le champ d'application du CORSIA, en particulier celles liées à la proposition d'imposer des taxes au secteur de l'aviation internationale pour financer des projets d'atténuation et d'adaptation au titre de la CCNUCC, ainsi que les appels en faveur d'une redevance carbone ou d'un système de taxation de l'aviation mondiale pour financer des initiatives de lutte contre le changement climatique ;
- d) prier instamment les États membres d'accélérer la délivrance des lettres d'autorisation par les autorités nationales concernées, ainsi que l'application des ajustements correspondants des unités d'émissions admissibles au CORSIA approuvées, afin de garantir une offre adéquate de crédits d'émissions ;
- e) prier instamment l'OACI de continuer d'assurer le renforcement des capacités et l'assistance technique en fonction des besoins et de l'état de préparation des différentes régions et des États membres de l'OACI, afin d'assurer une mise en œuvre effective et d'éviter une lassitude à l'égard de la réglementation ; le programme de renforcement des capacités doit être étendu, en particulier pour les États en développement. Il peut s'agir d'une assistance technique pour la MRV, la comptabilité des émissions et l'élaboration d'une réglementation dans le cadre du programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA).

<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>	Les activités décrites dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire pour 2026-2028 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 7 octobre 2022) Résolution A41-22 de l'Assemblée de l'OACI

1. INTRODUCTION : CONTRIBUTION DES ÉTATS MEMBRES DE L'OACI AUX TRAVAUX DE L'OACI EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

1.1 Les auteurs de la présente note de travail se félicitent du rôle moteur et de l'engagement dont fait preuve le secteur aéronautique pour réduire les émissions de CO₂ et lutter contre le changement climatique. Depuis que la 39^e session de l'Assemblée a adopté l'accord historique pour la toute première mesure mondiale fondée sur le marché en 2016, la participation des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), des exploitants aériens internationaux et des parties prenantes concernées a été extraordinaire.

1.2 Conformément à l'engagement des États membres de l'OACI, les États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC) ont tracé la voie d'une coopération solide pour faire face aux incidences de l'aviation internationale sur l'environnement. Ils ont joué un rôle actif en collaborant au niveau international pour parvenir à un consensus sur le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) comme mesure mondiale unique fondée sur le marché.

1.3 La région de l'OAAC a activement participé aux travaux des comités environnementaux de l'OACI, y compris en y assumant le rôle de chef de file ; cinq États membres de l'OAAC (Égypte, Oman, Qatar, Arabie saoudite et Émirats arabes unis) ont également contribué aux travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI en qualité de membres, tandis que l'Égypte et les Émirats arabes unis en ont assuré consécutivement la vice-présidence pour le cycle précédent et le cycle actuel, l'OAAC y étant présente en qualité d'observateur, afin de formuler une analyse à l'appui des processus de recommandations du CAEP. En outre, le Qatar, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis ont également contribué à la réalisation des objectifs de l'OACI en qualité de membres de l'Organe consultatif technique (TAB) de l'OACI, le Qatar assurant la vice-présidence du TAB pour le cycle actuel et l'Arabie saoudite la présidence conjointe de l'Équipe spéciale du CAEP sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG-TG). De plus, le Qatar est un État donateur dans le cadre du programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, et le représentant au Conseil des Émirats arabes unis a été élu à la vice-présidence du Comité du climat et de l'environnement (CEC) du Conseil de l'OACI.

1.4 Sept États membres de l'OAAC (Comores, Irak, Mauritanie, Oman, Qatar, Arabie saoudite et Émirats arabes unis) ont participé volontairement à la phase pilote (2021-2023) et/ou à la première phase (2024-2026) du CORSIA.

1.5 Seize États membres de l'OAAC ont soumis leur liste d'exploitants d'aéronefs attribués à leurs États respectifs pour la mise en œuvre du CORSIA en 2025, conformément au document de l'OACI intitulé « CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions » [Attributions d'un exploitant d'aéronefs à un État dans le cadre du CORSIA]. Les principaux exploitants d'aéronefs ont par ailleurs rempli avec succès les exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV).

1.6 La plupart des États membres de l'OAAC ont pris des mesures importantes pour soutenir la mise en œuvre efficace du CORSIA, y compris l'établissement de cadres réglementaires nationaux, des activités de MRV et l'organisation d'ateliers techniques. L'OAAC a également facilité l'harmonisation de la mise en œuvre régionale et l'échange de connaissances, conformément aux orientations de l'OACI.

2. UNE MESURE MONDIALE FONDÉE SUR LE MARCHÉ POUR L'AVIATION INTERNATIONALE

2.1 Il importe de souligner que le CORSIA est la seule mesure fondée sur le marché approuvée à l'échelle mondiale qui soit spécifiquement conçue pour agir à l'égard des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale.

2.2 Toute mesure régionale ou unilatérale fondée sur le marché peut fragiliser les efforts mondiaux en créant une fragmentation, en risquant un double comptage des unités d'émissions admissibles et en affaiblissant la mise en œuvre cohérente et efficace du cadre normalisé de MRV et de compensation du CORSIA.

2.3 Depuis la 39^e session de l'Assemblée, des progrès considérables ont été accomplis dans la mise en œuvre du CORSIA, notamment en ce qui concerne l'adoption des SARP, les processus de MRV et de compensation, la déclaration des émissions et l'assistance technique. Cependant, des mesures fragmentées fondées sur le marché menacent l'intégrité du CORSIA, en imposant de nouvelles charges financières, administratives et opérationnelles aux exploitants, en mettant en péril le cadre mondial convenu et en

entravant les progrès vers la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone de l'aviation.

2.4 Les auteurs se montrent très préoccupés par toute obligation allant au-delà du champ d'application du CORSIA, s'agissant en particulier des propositions visant imposer des taxes au secteur aéronautique pour financer des projets d'atténuation et d'adaptation au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Ils s'inquiètent également de la multiplication des appels et des coalitions émergentes qui plaident en faveur d'une redevance carbone ou d'un régime de taxation de l'aviation mondiale pour les initiatives et les mécanismes de financement de la lutte contre le changement climatique. Ces mesures sortent du cadre convenu par l'OACI et de sa convention, risquent d'entraîner une fragmentation de la réglementation, augmentent les charges économiques pesant sur l'industrie, en particulier dans la phase critique de mise en œuvre du CORSIA, et compromettent le consensus mondial indispensable à une réduction efficace des émissions de l'aviation.

3. GARANTIR L'OFFRE D'UNITÉS D'ÉMISSIONS ADMISSIBLES AU CORSIA POUR ASSURER LA CONFORMITÉ AU CORSIA

3.1 Des unités d'émissions admissibles au CORSIA de haute qualité et vérifiables sont essentielles pour atteindre les objectifs de réduction de CO₂ du CORSIA en offrant aux compagnies aériennes des compensations crédibles qui garantissent des avantages réels et mesurables pour l'environnement.

3.2 Le marché actuel connaît une pénurie importante d'unités d'émissions admissibles au CORSIA, ce qui crée un écart entre l'offre et la demande qui menace la capacité des exploitants à remplir leurs obligations de compensation et risque d'entraîner une volatilité des prix et des charges financières accrues. Pour relever ce défi, il est nécessaire d'accélérer la délivrance et l'approbation des lettres d'autorisation et l'application des ajustements correspondants, ainsi que d'intégrer ces préoccupations dans le prochain examen périodique du CORSIA. Une approche coordonnée est indispensable pour stabiliser le marché, gérer la volatilité des prix, maintenir la flexibilité de l'offre pour les exploitants aériens et soutenir la mise en œuvre efficace et durable du CORSIA.

4. RENFORCER LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DU CORSIA

4.1 Le renforcement des capacités joue un rôle essentiel dans la réussite de la mise en œuvre du CORSIA et la réalisation d'autres objectifs climatiques, en particulier pour les États en développement, grâce à une formation spécifique sur la MRV, le suivi des émissions et l'élaboration de réglementations dans le cadre du programme AGIR pour le CORSIA.

4.2 Conformément à la résolution A41-22 de l'Assemblée, le CORSIA devrait faire l'objet d'examens réguliers, transparents et exhaustifs afin de l'adapter à l'évolution de la situation, d'améliorer sa mise en œuvre et de maintenir sa pertinence. Ces examens devraient tenir compte de l'incidence des évolutions réglementaires externes et proposer des ajustements pour préserver l'intégrité du régime.

4.3 La promotion du dialogue et de la coopération à l'échelle mondiale entre les États, les parties prenantes du secteur et les organisations internationales devrait être facilitée par des instruments tels que le programme AGIR pour le CORSIA et d'autres instances afin de dégager un consensus sur l'orientation future de la politique climatique en aviation. Il s'agit notamment de réunir des groupes d'experts, des ateliers et des forums afin de partager les meilleures pratiques et d'harmoniser les efforts.