



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

AMÉLIORATION PLUS POUSSÉE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) ET DU PROCESSUS DE CERTIFICATION DES CARBURANTS D'AVIATION ALTERNATIFS SAF ET LCAF ACCEPTABLES POUR LE CORSIA

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les principaux instruments nécessaires à la satisfaction des obligations prévues au titre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) sont l'utilisation d'unités d'émissions et le recours au carburant d'aviation conforme au CORSIA. Les obligations relatives aux unités d'émissions et au carburant d'aviation, ainsi que les listes des unités d'émissions et des fabricants de carburant admissibles, doivent être déterminées par le Conseil avec l'aide d'organes consultatifs. Toutefois, les procédures et les calendriers de ces travaux n'ont pas encore été établis, et cette situation pourrait entraîner un risque de révision trop fréquente des critères, des règles et des obligations et empêcher leur mise en œuvre en temps voulu.

Il existe un certain nombre d'obstacles à l'utilisation de carburants d'aviation conformes au CORSIA : d'une part, il est actuellement impossible de certifier les fabricants de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et, d'autre part, les possibilités d'une telle certification peuvent être limitées en raison de décisions motivées par des considérations d'ordre politique, qui sont prises dans le cadre de programmes approuvés de certification de la durabilité et consistent à rejeter les demandes des fabricants de carburants de certains pays.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander au Conseil de veiller à l'intégration, dans le document intitulé « CORSIA — Condition d'admissibilité et exigences pour les programmes de certification de la durabilité », de l'obligation pour ces programmes de certification de la durabilité d'accepter les demandes de certification émanant des producteurs de carburant de tous les pays sans exception ;
- b) demander au Conseil d'examiner la possibilité d'accepter la certification, par les organismes nationaux de certification, du respect par les fabricants de LCAF des critères de durabilité applicables aux carburants d'aviation conformes au CORSIA jusqu'à ce que soient réunies les conditions nécessaires au fonctionnement intégral des programmes de certification de la durabilité dans ce domaine ;
- c) demander au Conseil, lors de la détermination de la nécessité de mettre à jour le volume IV de l'Annexe 16 ou les documents de l'OACI relatifs au CORSIA et dont il est question dans le volume IV, d'adopter une fréquence d'actualisation n'excédant pas trois ans ;

¹ Version russe fournie par la Fédération de Russie

d) encourager les États, avec la participation active de l'OACI, à mettre en œuvre des mesures visant à soutenir l'élaboration de projets climatiques internationaux et nationaux dans le domaine de l'aviation.	
<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>	Aucune ressource financière supplémentaire ne sera nécessaire.
<i>Références :</i>	Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale — <i>Protection de l'environnement</i>, volume IV — <i>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i>, deuxième édition, juillet 2023 Résolution A41-22 de l'Assemblée de l'OACI — <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> Résolution A40-18 de l'Assemblée de l'OACI — <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>

1. INTRODUCTION

1.1. En 2018, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté le volume IV — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale — *Protection de l'environnement*. Le CORSIA a pour objectif de maintenir les émissions de dioxyde de carbone provenant du transport aérien international en dessous de 85 % du total des émissions de 2019. Pour atteindre cet objectif, le régime prévoit la compensation des émissions supérieures au niveau de référence grâce à l'achat d'unités d'émissions admissibles CORSIA et à l'utilisation de carburants conformes au CORSIA par les compagnies aériennes.

1.2. En 2022, l'Assemblée a adopté la résolution A41-22, en vertu de laquelle le Conseil, épaulé par l'Organe consultatif technique (TAB) et le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), dispose de pleins pouvoirs pour élaborer et actualiser le volume IV de l'Annexe 16 et les documents relatifs au CORSIA de l'OACI mentionnés dans l'Annexe.

1.3. Sur recommandation du TAB, le Conseil détermine les unités d'émissions qui répondent aux critères CORSIA. Les critères CORSIA relatifs aux unités d'émissions sont approuvés et ne peuvent être modifiés que par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, compte étant tenu des faits nouveaux pertinents survenus dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris.

1.4. Selon la version actuelle du document intitulé « CORSIA — Unités d'émissions admissibles », 11 programmes d'unités d'émissions ont été approuvés pour la période 2021-2023 et 6 programmes pour la période 2024-2026.

1.5. Le Conseil définit aussi les critères de durabilité applicables aux carburants d'aviation conformes au CORSIA, établit les principes d'applicabilité et les exigences des systèmes de certification de la durabilité qui permettent de certifier les fabricants de ces carburants, et approuve les systèmes en question.

1.6. L'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF) conformes au CORSIA est susceptible de réduire nettement l'empreinte carbone du transport aérien international. Toutefois, les technologies de production, les infrastructures et l'équipement aéronautique lui-même qui sont nécessaires à cet effet ne sont pas suffisamment développés à l'heure actuelle. De plus, le volume restreint des ressources disponibles pour la production de

SAF, conjugué aux coûts élevés de ces derniers, limitent considérablement les possibilités d'une utilisation généralisée dans un avenir proche.

1.7. L'utilisation de LCAF conformes au CORSIA, qui sont produits à partir de pétrole grâce à des technologies permettant de diminuer les émissions de gaz à effet de serre à différentes étapes du cycle de vie du carburant, peut réduire les émissions spécifiques de gaz à effet de serre d'au moins 10 à 15 %. Bien des fabricants de carburants d'aviation estiment que les technologies de LCAF ont atteint un niveau assez élevé et ne nécessitent pas d'investissements importants, ce qui signifie qu'on peut s'attendre à leur lancement dans un avenir proche.

1.8. Conformément à la résolution A41-22 de l'Assemblée, à compter de 2022, le Conseil procédera à un examen triennal de la mise en œuvre du CORSIA, y compris de son impact sur la croissance de l'aviation internationale, qui lui fournira une base solide pour examiner la nécessité d'apporter des ajustements à la phase ou au cycle de conformité suivant et, le cas échéant, recommander ces ajustements à l'Assemblée pour décision.

2. ANALYSE

2.1. Dans le cadre des procédures en vigueur régissant le fonctionnement du CORSIA et dans le contexte de l'élaboration des règles, des obligations et des critères, la Fédération de Russie attire l'attention sur les risques actuels et potentiels de discrimination à l'égard de certains participants au régime international.

2.2. En particulier, une révision fréquente des obligations au titre du CORSIA peut rendre impossible leur intégration en temps voulu dans la législation nationale des pays participant au régime et, partant, entraver la coopération internationale dans le cadre des règles et procédures établies.

2.3. Le fait d'apporter des ajustements fréquents à la législation pour la mettre en conformité avec les obligations actualisées du CORSIA entraînera aussi des coûts administratifs importants, et constitue un facteur essentiel à prendre en considération compte tenu des pays en développement et de leur situation particulière.

2.4. Par ailleurs, une éventuelle actualisation fréquente des documents de l'OACI relatifs au CORSIA mentionnés dans le volume IV de l'Annexe 16, comme par exemple « CORSIA — Critères d'admissibilité des unités d'émissions » et « CORSIA — Critères de durabilité pour les carburants admissibles CORSIA », créera des conditions de concurrence inégales pour les différents participants au régime en termes d'offre des produits et services nécessaires.

2.5. Dans certains pays, les questions relatives au CORSIA comme la délivrance d'unités d'émissions, le fonctionnement des marchés carbone ainsi que la création et le développement du marché des SAF et des LCAF sont directement liés aux paramètres de la politique étatique et de la législation nationale : des changements rapides dans les exigences et les procédures peuvent mettre ces États dans l'incapacité d'assurer le respect des exigences du CORSIA en temps voulu et supprimer leur avantage concurrentiel par rapport aux participants privés et non étatiques au régime, qui sont en mesure de s'adapter rapidement à l'évolution des exigences.

2.6. L'utilisation d'unités carbone issues de programmes climatiques approuvés par le Conseil et n'ayant aucun rapport avec l'industrie aéronautique entraînera un transfert important de fonds du secteur de l'aviation vers d'autres secteurs de l'économie. Ces fonds pourraient être utilisés pour la modernisation technique des aéronefs et des équipements exploités par les compagnies aériennes et pour l'amélioration de la sécurité des vols. Le caractère inadmissible d'une telle évolution des événements a été reconnu dans la résolution A40-18 de la 40^e session de l'Assemblée. De plus, la résolution A41-22 de la 41^e session de l'Assemblée demande au Conseil de l'OACI de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement, et encourage les États à élaborer des projets nationaux liés à l'aviation. À cet égard, les États sont invités à examiner et à mettre en œuvre, avec la participation active de l'OACI, des mesures efficaces pour soutenir l'élaboration de projets climatiques internationaux et nationaux liés à l'aviation et, de ce fait, renforcer leur compétitivité par rapport aux projets ne concernant pas l'aviation. Parmi ces projets peuvent figurer en particulier des projets climatiques prévoyant l'utilisation d'équipements aéronautiques pour prévenir et combattre les incendies de forêt.

2.7. L'atteinte des objectifs climatiques fondamentaux du programme est, quant à elle, directement menacée par l'incapacité à garantir le respect des exigences du CORSIA en temps voulu. En particulier, une révision fréquente des exigences du document « CORSIA — Critères d'admissibilité des unités d'émissions » et la réduction consécutive de la liste des unités incluses dans le document « CORSIA — Unités d'émissions admissibles » entraînent le risque d'une offre insuffisante d'unités d'émissions admissibles sur le marché et d'une demande excessive de ces unités, ce qui pourrait non seulement augmenter considérablement les coûts de mise en conformité avec les obligations du CORSIA supportés par les exploitants d'aéronefs en raison d'effets importants sur les prix, mais aussi remettre en question la possibilité même de satisfaire aux exigences du régime en matière de respect des obligations de compensation.

2.8. Les obstacles à l'utilisation des SAF et des LCAF dans le cadre du CORSIA, qui sont liés à la complexité de leur processus de certification, constituent également une grande source de préoccupation.

2.9. D'une part, les activités des programmes de certification de la durabilité actuellement approuvés présentent des signes de partialité et de dépendance envers les positions politiques, économiques et autres de certains pays, structures concurrentes et régions. En particulier, l'une de ces entreprises a récemment publié sur son site Internet une annonce indiquant qu'elle n'examinerait pas les demandes de certification SAF émanant des fabricants de carburants de deux États (cette annonce a été retirée ultérieurement).

2.10. D'autre part, l'impossibilité actuelle de certifier les fabricants de LCAF constitue une entrave clé à l'utilisation à grande échelle et rentable de carburants d'aviation conformes au CORSIA : conformément au document de l'OACI intitulé « CORSIA — Programmes approuvés de certification de la durabilité », aucun des systèmes de certification de la durabilité approuvés n'est autorisé à certifier les fabricants et les fournisseurs de LCAF. En dépit de la contribution potentiellement importante des LCAF à l'atteinte des objectifs du CORSIA et des nombreuses possibilités techniques d'accroître leur production, leur utilisation aux fins du régime n'est donc pas possible à l'heure actuelle.

— FIN —