

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)**NÉCESSITÉ D'ASSURER UNE TRANSITION HARMONIEUSE
DES MBM DU CORSIA AUX SAF : PROPOSITION SUR LA VOIE À SUIVRE**

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note appuie le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), tout en mettant en évidence les préoccupations du Brésil concernant : i) les moyens de réaliser les objectifs climatiques de l'OACI à long terme, qui nécessitera une augmentation de la place occupée par les carburants d'aviation alternatifs durables (SAF) ; et ii) l'absence d'un mécanisme pour assurer une transition prévisible et harmonieuse à l'abandon progressif des mesures basées sur le marché (MBM) du CORSIA de l'OACI en 2035. En réponse à ces préoccupations, la présente note propose de donner au Conseil le mandat d'étudier et de proposer, avec le soutien technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), un mécanisme visant à favoriser une transition harmonieuse des compensations au SAF.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à convenir de la nécessité de prendre d'autres mesures pour assurer l'abandon ordonné et progressif des mesures basées sur le marché du CORSIA, dans le cadre de la vision 2050 de l'OACI sur les carburants d'aviation alternatifs, et comme moyen de réaliser les objectifs climatiques de l'OACI à long terme ;
- b) à demander au Conseil d'étudier et d'élaborer, avec la contribution technique du CAEP, un mécanisme visant à garantir une transition harmonieuse pour passer de l'utilisation des mesures mondiales basées sur le marché (MBM) à l'utilisation de carburants d'aviation durables, ainsi que d'autres mesures à ajouter au panier de mesures de l'OACI en vue d'assurer la faisabilité à long terme des objectifs climatiques ambitieux de l'OACI.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — Protection de l'environnement. |
| <i>Incidences financières :</i> | Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire. |
| <i>Références :</i> | Résolution A39-2 de l'Assemblée de l'OACI Résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI |

1. INTRODUCTION

1.1 La première conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/1, Rio de Janeiro, 2009) a approuvé l'utilisation de carburants d'aviation durables comme un moyen important de réduire les émissions de l'aviation. Plus récemment, le Conseil de l'OACI a approuvé la déclaration de la deuxième Conférence internationale sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2, Mexico, 2017) qui préconise l'utilisation d'une part importante de SAF d'ici 2050 pour l'aviation civile internationale en vue de réduire les émissions.

1.2 La résolution A39-2 a déjà reconnu que la faisabilité technologique de carburants d'aviation durables interchangeables est prouvée et qu'il est nécessaire d'adopter des politiques et des mesures incitatives appropriées afin de créer une perspective de marché à long terme. Elle demande aussi aux États membres d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de SAF, conformément à leurs circonstances nationales.

1.3 La résolution A39-3 de l'OACI a établi le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) comme une solution complémentaire entre 2021 et 2035 à la réalisation des objectifs climatiques ambitieux de l'Organisation à moyen terme (croissance neutre en carbone après 2020), mais affirme sa préférence pour l'utilisation de technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et de carburants alternatifs durables par rapport au régime de mesures basées sur le marché, qui se veut un mécanisme de transition qui doit être abandonné progressivement d'ici 2035.

2. RÔLE FUTUR DES SAF DANS LE CADRE DES OBJECTIFS CLIMATIQUES À LONG TERME DE L'OACI

2.1 En vertu du CORSA, l'utilisation de carburants d'aviation durables est non seulement un moyen pour les exploitants de réduire leurs exigences de compensation, mais également la solution la plus importante pour réaliser les objectifs de réduction d'émissions de l'OACI après la cessation du Régime. Les carburants d'aviation durables joueront donc un rôle essentiel dans la réduction à long terme des émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

2.2 Malgré les énormes efforts investis et les progrès enregistrés dans la démonstration de la faisabilité technologique des carburants d'aviation durables interchangeables, la production commerciale de ces carburants et leur approvisionnement en sont toujours à leurs balbutiements, et ne contribuent véritablement que peu à la réalisation des objectifs climatiques ambitieux de l'OACI.

2.3 Selon plusieurs études, le principal obstacle réside dans le fait que, à l'échelle mondiale, de nombreuses politiques sur les carburants alternatifs (ou bioénergétiques) n'incluent pas l'aviation ou ne comprennent pas de mesures incitatives suffisantes pour encourager l'industrie à assurer une production à grande échelle et à combler l'écart de coût entre les carburants fossiles et les carburants d'aviation durables. Les politiques actuelles tendent à favoriser le transport routier par rapport au transport aérien, et les incitatifs à la production visent essentiellement les utilisateurs de la route.

2.4 En outre, la mise au point et le déploiement de carburants d'aviation durables nécessitent du temps et de gros investissements. Il faut beaucoup d'années de recherche et de certifications pour que de nouvelles filières soient explorées et habituellement, il faut aussi de nombreuses années avant que les nouvelles installations de production deviennent opérationnelles.

2.5 Par conséquent, seuls des objectifs et des politiques stables et à long terme, qui comprennent des incitatifs économiques suffisants et une reconnaissance adéquate des effets positifs des carburants d'aviation durables sur l'environnement, peuvent encourager les investissements nécessaires en immobilisations, tant publics que privés.

3. NÉCESSITÉ D'UN MÉCANISME POUR GARANTIR UNE TRANSITION HARMONIEUSE DES MBM AUX SAF

3.1 Le CORSIA constitue un instrument ambitieux très important pour atteindre les objectifs de réductions d'émissions fixés par l'OACI. Il crée un régime de MBM en tant qu'instrument de transition nécessaire, conformément à la Résolution A39-3, qui sera abandonné en 2035. Il incorpore en outre les carburants d'aviation durables comme un moyen à part entière pour les exploitants d'avions de se conformer aux exigences de compensation.

3.2 Toutefois, en raison de sa structure actuelle, il manque au CORSIA un élément crucial : une transition harmonieuse pour passer de la situation actuelle, où, du fait du manque d'approvisionnement concurrentiel en carburants d'aviation durables, la majorité de l'augmentation des émissions de carbone de l'aviation à partir de 2020 devra être neutralisée par des compensations provenant d'autres secteurs, à la situation visée après 2035, où toutes les réductions d'émissions devront être réalisées dans le secteur de l'aviation lui-même. L'absence de transition prévisible et graduelle créera non seulement de l'incertitude chez les investisseurs et les exploitants quant aux changements attendus après la fin des MBM, mais risque aussi de compromettre la crédibilité mondiale à long terme du CORSIA et des objectifs climatiques de l'OACI.

3.3 Il est donc suggéré que l'Assemblée de l'OACI donne au Conseil le mandat d'étudier et d'élaborer, avec le soutien technique du CAEP, un mécanisme garantissant une transition harmonieuse pour passer de l'utilisation des MBM à l'utilisation de carburants d'aviation durables ainsi que d'autres mesures à ajouter au panier, comme moyen d'assurer la faisabilité à long terme de l'objectif ambitieux de maintenir, à partir de 2020, les émissions mondiales nettes de CO₂ de l'aviation internationale au même niveau ; de créer une stratégie claire, stable et prévisible d'abandon des MBM ; et de contribuer à créer les conditions pour la réalisation d'objectifs plus ambitieux à long terme, comme le prévoit l'industrie.

3.4 En vertu des conditions, politiques et mécanismes actuels, il sera probablement plus économique pour les exploitants de compenser leurs émissions en achetant des unités d'émission plutôt que de couvrir l'écart de prix entre les carburants fossiles et les carburants d'aviation durables. Étant donné les faibles marges concurrentielles des compagnies aériennes, il n'y aura pas beaucoup d'incitatif à utiliser les carburants d'aviation durables, comme c'est le cas aujourd'hui.

3.5 Compte tenu des préoccupations ci-dessus, ainsi que de la nécessité inévitable pour chaque secteur de trouver des moyens de réduire ses propres émissions de carbone à long terme, la transition menant à l'abandon des MBM du CORSIA devrait nécessairement comprendre des mécanismes politiques pour permettre la réduction graduelle de la dépendance du secteur de l'aviation aux MBM, appuyer la réalisation d'objectifs supplémentaires liés à l'utilisation des SAF et d'autres mesures du panier, et atténuer le risque d'un changement brutal et perturbant en 2035, date de l'abandon des MBM, en évitant des distorsions concurrentielles de marché.

3.6 Un tel mécanisme de transition, dont les caractéristiques et la portée seraient définies dans le cadre des travaux entrepris par le Conseil, avec l'appui technique du CAEP, pourrait être graduellement structuré et mis en œuvre dans le cadre du processus d'examen périodique du CORSIA.