



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 18 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)

REDÉFINITION DE L'EXAMEN PÉRIODIQUE DU CORSA

(Note présentée par l'Inde)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Au paragraphe 17 du dispositif de la résolution A40-19, l'Assemblée a décidé que l'examen périodique du CORSA devrait inclure l'évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI ; du marché du Régime et de l'incidence en matière de coûts pour les États, les exploitants d'avions et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du Régime.

Les mesures basées sur le marché (MBM) font partie des mesures importantes contribuant au développement durable du transport aérien. L'examen périodique du CORSA devrait respecter les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre des MBM en aviation internationale, énumérés dans l'Annexe de la résolution de l'Assemblée depuis 2016.

La présente note propose l'application des principes établis en vue d'actions futures durant le triennat 2023 – 2025 dans le cadre de l'examen et de la mise à jour des normes et pratiques recommandées (SARP) et des orientations relatives au CORSA, ainsi que des éléments de conception du CORSA en vue de la mise en œuvre de ce dernier.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de l'importance de l'interprétation de la portée de l'élaboration et de la mise en œuvre des principes directeurs des MBM en aviation internationale dans le cadre de l'examen périodique du CORSA ;
- b) demander au Conseil d'améliorer la méthodologie de l'examen périodique du CORSA sur la base des propositions exposées dans la présente note ;
- c) demander au Conseil de bien vouloir se pencher sur l'incidence négative de facteurs tels que la COVID-19 sur la croissance du secteur de l'aviation internationale, en évaluant le niveau de référence, les facteurs de croissance sectoriel et individuel, pour fournir aux États membres en développement des conditions de référence plus raisonnables ;
- d) demander au Conseil d'inclure des mesures de sauvegarde dans la conception du CORSA et l'évaluation du Régime au regard des mesures de sauvegarde dans le cadre des examens périodiques.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Protection de l'environnement.

<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 Au paragraphe 17 du dispositif de la résolution A40-19, l'Assemblée a décidé que l'examen périodique du CORSIA devrait inclure l'évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI ; du marché du Régime et de l'incidence en matière de coûts pour les États, les exploitants d'avions et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du Régime.

1.2 La présente note offre des réflexions sur certains éléments de la méthodologie de l'examen du CORSIA et des propositions quant aux éléments de conception qui devraient être examinés. Elle propose également des amendements de l'Annexe 16, volume IV, fondés sur l'incidence de la COVID-19.

1.3 Les émissions cumulées de CO₂ des pays développés et leur part des émissions du secteur de l'aviation civile internationale sont bien supérieures à la moyenne mondiale requise pour stabiliser le climat de toute urgence. Des mesures visant à stabiliser et réduire les émissions au niveau mondial doivent être prises d'urgence, alors même que les émissions des pays en développement devront continuer à augmenter pour atteindre les objectifs de développement durable des Nations Unies. La COVID-19 a eu des répercussions sur la croissance des émissions du secteur de l'aviation civile internationale. L'objectif était de parvenir à une croissance neutre en carbone à partir de 2020 mais, en 2020, la COVID-19 a ramené les émissions au niveau de 2005. Il est établi que l'application continue du CORSIA devrait astreindre les nations développées ayant une part plus importante dans l'aviation civile internationale à prendre l'initiative en matière de compensation au titre du CORSIA, tandis que la phase volontaire du Régime pour les nations en développement est prolongée.

2. ÉLÉMENTS DU CORSIA DEVANT ÊTRE EXAMINÉS

2.1 **Conformité des principes directeurs des MBM pour le CORSIA dans l'aviation internationale**

2.1.1 Les MBM font partie des mesures visant à contribuer au développement durable du transport aérien. L'examen périodique du CORSIA devrait évaluer la conformité du Régime avec les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre des MBM en aviation internationale, énumérés dans l'annexe de la résolution de l'Assemblée depuis 2016. Étant donné que les pays développés ont de tout temps émis beaucoup plus d'émissions à l'origine des changements climatiques et que les émissions de l'aviation internationale dans les pays en développement continuent de croître et atteindront un pic dans les années à venir, l'application du CORSIA à l'avenir doit être décidée à la lumière des leçons tirées de l'incidence de la COVID-19 et des principes de la responsabilité commune mais différenciée (CBDR) et de capacités respectives (RC).

2.1.2 Compte tenu de ce qui précède et en vue d'atteindre l'objectif d'un examen périodique du CORSIA plus efficace, la présente note propose que la méthodologie d'application du CORSIA soit modifiée à la lumière des principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de MBM en aviation internationale.

2.2 Propositions d'amendements des éléments de conception du CORSIA

2.2.1 **Contexte**

2.2.1.1 Les groupes techniques du CAEP ont différentes interprétations techniques des principes directeurs des MBM, et les États membres et les experts du CAEP ne sont pas parvenus à un consensus sur la portée des principes directeurs des MBM en aviation internationale. Par exemple, le principe de non-discrimination et le principe de limitation des distorsions de marché sont compris différemment, à savoir que :

- pour certains experts, la non-discrimination signifie simplement que tous les exploitants d'avions qui exploitent la même route mettent en œuvre le CORSIA, et que cela peut aider à limiter les distorsions de marché ;
- pour d'autres experts, chaque tonne d'émissions de CO₂ a la même incidence sur le changement climatique, quelle que soit la route que l'exploitant d'avions exploite, ou quel que soit son taux de croissance. Seule une responsabilité identique pour chaque tonne d'émission de CO₂ peut cadrer avec les principes de non-discrimination et de limitation des distorsions de marché.

2.2.1.2 Cette compréhension divergente des principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de MBM en aviation internationale n'évalue pas l'incidence de chaque tonne de CO₂ cumulée, elles ne s'intéressent qu'à la croissance future, ce qui rendra inefficace la tâche d'examen périodique.

2.2.2 Pour illustrer ce point, conformément à la clause g) et à la clause p) de la résolution A40-18 sur les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre des MBM, voici ce qui est proposé concernant la métrique et le critère correspondant, à titre d'exemple :

- pourcentage des émissions à compenser par rapport aux émissions totales de CO₂ des exploitants d'avions individuels relevant du chapitre 3 du volume IV pour chaque phase du CORSIA. Le critère est que la valeur de cette métrique devrait, au moins, rester à peu près la même dans le temps ;
- si les résultats de l'examen font apparaître une différence avec le critère ci-dessus, il convient de réviser le niveau de référence des émissions individuelles ou la formule de calcul de la responsabilité de compensation.

2.3 Révision du niveau de référence du CORSIA

2.3.1 La modification du niveau de référence de l'année 2019 au lieu de la moyenne de 2019-2020 pour la phase pilote était une décision spécifique prise par l'OACI en raison de l'incidence négative sur la croissance de l'aviation internationale des directives relatives à la COVID-19. Toutefois, les répercussions de cette modification sur la reprise effective des activités de l'aviation civile ainsi que le niveau d'ambition et le partage équivalent/proportionnel du fardeau entre les pays membres dans les différentes phases du CORSIA est inégal. La question d'un niveau de référence commun pour tous les pays, développés ou en développement, ayant des capacités et un potentiel de croissance différents, continue d'être un sujet de préoccupation majeure pour la plupart des pays membres en développement. La part de marché de certains pays en développement dans les opérations internationales étant modeste, la détermination actuelle du niveau de référence risque d'avoir deux conséquences :

- il se peut que l'exploitant de l'entreprise de transport aérien doive restreindre ses opérations internationales afin d'en limiter les exigences de compensation ;
- il se peut que le fardeau des émissions requises pour qu'il y ait compensation lorsque l'exploitant de l'entreprise de transport aérien rejoint la deuxième phase de mise en œuvre s'avère disproportionné.

2.3.2 À la lumière de ce qui précède, le niveau de référence de la première phase peut être l'année 2019 uniquement ou à un point proche des niveaux de 2019, mais pour la phase obligatoire, il devrait être revu ; en effet, il est possible que le niveau de référence des phases obligatoires doive être revu en fonction de la moyenne des années plus proches de la phase obligatoire car, en raison de l'incidence du COVID, il se peut que les émissions se stabilisent dans les années 2025-2026.

2.4 Révision des critères concernant le facteur de croissance du secteur et le facteur de croissance individuel (IGF)

2.4.1 Les obligations de compensation au titre du CORSIA reposent sur une certaine proportion de facteurs de croissance du secteur et de l'exploitant dans différentes phases. La COVID-19 a privé de 6 années de croissance certains pays membres qui n'ont pas d'obligations de compensation jusqu'en 2027. Cela a perturbé l'équilibre du Régime. En outre, l'étude du CAEP durant l'examen de 2022 du CORSIA a indiqué que l'IGF causera un déséquilibre du marché. L'abaissement du niveau de référence produira une augmentation des exigences de compensation pour ces pays en développement en raison de l'application de l'IGF. Cela pourrait entraîner un déséquilibre du marché et ralentir la croissance et, en fin de compte, compromettre les objectifs de développement durable (ODD).

2.4.2 En conséquence, dans le cadre des examens du CORSIA, l'incidence du facteur de croissance individuel devrait toujours être évalué pour être corrigé et, si nécessaire, totalement supprimé, afin que le Régime ne déséquilibre pas le marché et ne limite pas la croissance de l'aviation.

2.5 Révision du seuil de couverture au titre du CORSIA

2.5.1 La phase obligatoire du CORSIA s'applique aux pays à partir de 2027. Il est nécessaire de revoir la question du seuil s'appliquant aux pays en développement dont les parts du marché de l'aviation civile internationale sont minimales. L'année de calcul du seuil actuel est 2018, ce qui est trop éloigné de la phase obligatoire.

2.5.2 Il est donc suggéré que l'année pertinente pour l'application du seuil de 0,5 pour cent de tonne-kilomètre payante (TKP) dans le cas des pays qui ont la possibilité d'adhérer au Régime plus tard, soit 2025 (2 ans avant le début de la deuxième phase), afin qu'une base plus rationnelle et immédiate pour la croissance des émissions et les critères de compensation puisse être établie. Le critère de TKP doit être pondéré en fonction de la part dans les émissions mondiales cumulées, car l'aviation joue un rôle immense dans le développement d'un État et dans la réalisation de l'ODD 1 - Éradication de la pauvreté.

2.5.3 L'OACI prévoit une mise en œuvre progressive du CORSIA, afin de tenir compte « des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement, tout en réduisant au minimum les distorsions du marché ». Il convient donc de veiller à ce que les obligations supplémentaires du CORSIA découlant de l'application de l'IGF n'entraient pas la croissance de l'industrie dans les pays en développement où le secteur de l'aviation internationale est actuellement sur une trajectoire de croissance à partir d'un seuil très bas.

2.6 Mesures de sauvegarde dans le cadre de l'examen du CORSIA

La profonde incidence de la COVID-19 sur le CORSIA a justifié que le Régime nécessite des mesures de sauvegarde. Dans leur retour d'information sur le CORSIA, de nombreux États ont demandé que des mesures de sauvegarde soient intégrées au Régime. La méthodologie d'examen du CORSIA devrait comporter un processus d'évaluation d'éventuels événements perturbateurs (naturels, géopolitiques,

économiques, etc.) et de mise en place de mesures de sauvegarde face à de tels événements afin de garantir que le Régime ne constitue pas un fardeau non viable pour les exploitants. À cet égard, étant donné que la pandémie n'est pas encore terminée et que les exploitants continueront à être touchés par ses répercussions, le Régime devrait continuer à être surveillé en prévision de l'incidence de la COVID-19.

— FIN —