



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

#### POINTS DE VUE DES ÉTATS MEMBRES DE LA CAFAC SUR LA MISE EN ŒUVRE DU CORSA

[Note présentée par les 54 États membres<sup>2</sup> de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en évidence la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) par les États membres africains. Elle met également en évidence certains défis résultant de l'impact sans précédent de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie de l'aviation en Afrique, et exprime les points de vue des États africains sur l'examen périodique CORSA et l'année de référence du CORSA. La note souligne également la nécessité d'un appui continu au renforcement des capacités des États, en particulier des États africains.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager les États membres à soutenir et à continuer de collaborer avec l'OACI dans le cadre de l'initiative de renforcement des capacités du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSA (ACT-CORSA) pour la mise en œuvre de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement, Volume IV — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)* ;
- b) supprimer le facteur de croissance individuel dans les éléments de conception CORSA sur la base de la revue périodique effectuée par le Conseil ;
- c) demander au Conseil de l'OACI de définir une portée et une méthodologie claires concernant l'examen périodique du CORSA à partir de la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI (A-42) de manière plus transparente afin d'encourager tous les États membres à participer efficacement au processus d'examen ;
- d) soutenir la décision du Conseil de l'OACI d'utiliser les émissions de 2019 pour calculer le niveau de référence du CORSA plutôt que la moyenne de 2019 et 2020 au-delà de la phase pilote ;
- e) demander à l'OACI et à ses partenaires de continuer à aider les pays en développement à acquérir et à mettre en œuvre un mécanisme solide de suivi, de notification et de vérification des données conformément au Vol. IV de l'Annexe 16 ;

<sup>1</sup> Version française fournie par la CAFAC.

<sup>2</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

	<p>f) demander à l'OACI de continuer à aider les États africains à renforcer leurs capacités, notamment à vulgariser l'utilisation des outils en accès libre et à développer les compétences régionales ;</p> <p>g) reconnaître et renforcer l'idée que le CORSIA reste la seule mesure basée sur le marché mondial pour les émissions de l'aviation internationale, par opposition aux régimes basés sur les marchés régionaux et nationaux, afin d'éviter ainsi un double comptage des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ;</p> <p>h) demander au Conseil de l'OACI de maintenir l'exemption de l'obligation de compensation pour les pays les moins avancés (LDC), les pays en développement sans littoral (LLDC) et les petits États insulaires en développement (SID) ;</p>
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectifs stratégique <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	<p>Résolution A38-18 de l'Assemblée, <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></p> <p>Résolution A39-3 de l'Assemblée, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)</i></p> <p>Résolution A40-17 de l'Assemblée, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale</i></p> <p>Résolution A40-18 de l'Assemblée, <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></p> <p>Résolution A40-19 de l'Assemblée, <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>,</p> <p>Résumé des décisions du conseil de l'OACI : C-DEC 220/13</p> <p>Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i></p>

## 1. INTRODUCTION

1.1 La 39e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a adopté la Résolution A39-3 : Déclaration consolidée des politiques et pratiques continues de l'OACI en matière de protection de l'environnement – Mesures basées sur le marché mondial (MBM).

1.2 Les États africains reconnaissent que l'OACI est l'instance appropriée pour traiter des émissions de carbone de l'aviation internationale par le biais de mesures visant à mettre en œuvre tout objectif à court, moyen et long terme, et réaffirment que tout acte unilatéral ou régional susceptible de compromettre les efforts multilatéraux déployés dans le cadre de l'OACI doit être évité ; et rappellent que le CORSIA doit être le seul régime applicable aux émissions de carbone de l'aviation civile internationale.

1.3 La question de l'environnement a créé de nombreux défis et possibilités pour les États membres de l'OACI. Plusieurs initiatives ont à ce jour été couronnées de succès, notamment dans les domaines de la technologie, des carburants d'aviation durables (SAF), des améliorations opérationnelles (ATM), du régime de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), de l'assistance et du renforcement des capacités. Désormais, les questions relatives à l'assistance, au renforcement des capacités, au financement et au transfert des technologies sont les éléments les plus importants qui permettront qu'aucun pays ne soit laissé pour compte, en particulier les pays en développement.

1.4 Depuis l'adoption de l'Annexe 16, volume IV, l'OACI a encouragé l'initiative ACT-CORSIA pour le renforcement des capacités et l'assistance aux États dans la mise en œuvre du CORSIA. L'OACI a également organisé des ateliers sur le CORSIA dans toutes les régions, et collaboré avec les États membres dans le cadre de l'initiative portant sur le renforcement des capacités de l'ACT-CORSIA, qui a permis à un certain nombre d'États de s'engager volontairement dans la phase pilote du CORSIA.

## 2. DISCUSSION

2.1 Les informations fournies en juin 2022, indiquent qu'un total de 112 États participent à ce jour au CORSIA, dont vingt (20) États africains qui se sont portés volontaires pour participer au programme CORSIA conformément au paragraphe 9 (c) de la résolution A40-19 de l'Assemblée.

### **Impact de la COVID -19 sur l'aviation internationale**

2.2 L'industrie mondiale de l'aviation a été considérablement affectée par les effets de la pandémie de la COVID-19 et a négativement impacté les opérations du secteur de l'aviation, entraînant la fermeture des aéroports, la suspension des vols en raison de diverses fermetures de frontières et restrictions. Cette situation a entraîné une augmentation du profil d'endettement des compagnies aériennes et des aéroports, ainsi qu'un impact négatif indéniable sur l'industrie. Cela souligne l'importance de soutenir l'industrie pour qu'elle puisse se remettre rapidement de l'impact de la pandémie.

### **Disposition de la Résolution de l'Assemblée relative à l'examen périodique du CORSIA**

2.3 Conformément à la résolution de l'Assemblée, paragraphe A40-19 (g) « À partir de 2022, le Conseil procédera à un examen de la mise en œuvre du CORSIA tous les trois ans, y compris son impact sur la croissance de l'aviation internationale, qui servira de base importante au Conseil pour examiner s'il est nécessaire d'apporter des ajustements à la prochaine phase ou cycle de conformité et, le cas échéant, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ». Cette disposition, qui définit le CORSIA, prévoit des modalités d'ajustement du CORSIA à la fois en cas de circonstances imprévues qui affectent la durabilité du régime ou une charge économique inappropriée telle que celle causée par la COVID-19, ainsi que pour examiner la nécessité d'ajuster les éléments de conception du régime par des révisions périodiques tous les trois ans.

2.4 L'impact de la COVID-19 et la situation de reprise dans les États justifient la révision du CORSIA. En 2016, lorsque le CORSIA a été adopté par l'Assemblée, les éléments de conception étaient basés sur des projections. Alors que certaines de ces projections ont été affectées par la COVID-19, certaines ne reflètent plus correctement la situation actuelle. Par conséquent, l'analyse des tendances et les projections doivent être revues.

2.5 L'examen des éléments de conception du CORSIA contribuera à éviter toute disparité ou préjudice pour les États en développement et les exploitants d'avions à partir de 2030. Il est donc nécessaire de revoir ou de supprimer le facteur de croissance individuel.

2.6 Ceci est conforme à la Résolution A40-19 de l'Assemblée, qui définit le CORSIA et inclut des modalités pour ajuster le CORSIA à la fois en cas de circonstances imprévues qui affectent la durabilité du régime ou une charge économique inappropriée telle que celle causée par le COVID-19, ainsi que pour examiner la nécessité d'ajuster les éléments de conception du régime par des examens périodiques tous les trois ans

### **Examen de base CORSIA**

2.7 En réponse à l'impact de COVID 19 sur le transport aérien, le Conseil a convenu le 30 juin 2020 de procéder à un ajustement à la phase pilote du CORSIA (2021-2023) afin de préciser que le calcul du niveau de référence du CORSIA se fera en utilisant la valeur des émissions de 2019, plutôt que la moyenne des émissions de 2019 et 2020.

2.8 Le Conseil de l'OACI a convenu en 2020 que les valeurs des émissions de CO2 de 2020 ne devraient pas être utilisées pour les trois caractéristiques de conception de CORSIA (Niveau de référence CORSIA, année de référence pour le calcul des exigences de compensation pour la phase pilote, et seuil de nouveau venu) conformément à la décision C-DEC 220/13 du Conseil de l'OACI.

2.9 Cela est conforme aux modalités contenues dans la résolution A40-19 de l'Assemblée, paragraphe 9 (g), qui prévoit des ajustements en cas de circonstances imprévues qui affectent la durabilité du régime ou d'une charge économique inappropriée pour l'industrie de l'aviation internationale.

2.10 Les 54 États membres de la CAFAC saluent et appuient la décision du Conseil de l'OACI et réitèrent leur ferme soutien à la poursuite de l'utilisation des émissions de 2019 pour la détermination du niveau de référence du CORSIA au-delà de sa phase pilote.

### **Exemptions et distorsions du marché**

2.11 Les pays les moins avancés (LDC), les pays en développement sans littoral (LLDC) et les petits États insulaires en développement (SID) sont exemptés des exigences de compensation. À cet égard, il convient de maintenir la continuité de l'exemption de l'exigence de compensation pour ces pays. En outre, l'exclusivité du CORSIA, en tant que mesure fondée sur le marché mondial pour l'aviation internationale, devrait être maintenue afin d'éviter d'entraîner des disparités du marché et des charges administratives supplémentaires pour les États et les exploitants d'avions.

## **3. MESURES À PRENDRE PAR L'ASSEMBLÉE**

3.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager les États membres à soutenir et à continuer de collaborer avec l'OACI dans le cadre de l'initiative de renforcement des capacités du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (ACT-CORSIA) pour la mise en œuvre de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)* ;

- b) supprimer le facteur de croissance individuel dans les éléments de conception CORSIA sur la base de la revue périodique effectuée par le Conseil ;
- c) demander au Conseil de l'OACI de définir une portée et une méthodologie claires concernant l'examen périodique du CORSIA à partir de la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI (A-42) de manière plus transparente afin d'encourager tous les États membres à participer efficacement au processus d'examen ;
- d) soutenir la décision d'utiliser les émissions de 2019 pour calculer le niveau de référence du CORSIA plutôt que la moyenne de 2019 et 2020, au-delà de la phase pilote ;
- e) demander à l'OACI et à ses partenaires de continuer à aider les pays en développement à acquérir et à mettre en œuvre un mécanisme solide de suivi, de notification et de vérification des données conformément de l'annexe 16, Volume IV ;
- f) demander à l'OACI de continuer à aider les États africains à renforcer leurs capacités, notamment à vulgariser l'utilisation des outils en accès libre et à développer les compétences régionales ;
- g) reconnaître et renforcer l'idée que le CORSIA reste la seule mesure basée sur le marché mondial pour les émissions de l'aviation internationale, par opposition aux régimes basés sur les marchés régionaux et nationaux, afin d'éviter ainsi un double comptage des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ;
- h) demander au Conseil de l'OACI de maintenir l'exemption de l'obligation de compensation pour les pays les moins avancés (LDC), les pays en développement sans littoral (LLDC) et les petits États insulaires en développement (SID).