



**NOTE DE TRAVAIL**

**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 (CORSIA)**

**POINT DE VUE DE L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL  
SUR LE RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE  
POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA)**

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

L'IATA reconnaît l'excellent travail accompli par le Conseil depuis la 40<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI, avec la contribution du CAEP. L'IATA appuie fermement le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI, qui constitue un élément critique du panier de mesures de l'OACI et de la stratégie de l'industrie pour lutter contre les changements climatiques. Prenant acte de la décision du Conseil (juin 2020), compte tenu des graves impacts de la COVID-19 sur l'aviation internationale et pour assurer la viabilité de cette dernière, l'IATA demande avec insistance que le niveau de référence du CORSIA pour le reste du programme (d'ici 2035) soit basé sur les émissions de 2019 (cent pour cent [100 %] des émissions de 2019).

La présente note de travail mentionne que la mise en œuvre du CORSIA évite la nécessité de mesures redondantes de tarification du carbone appliquées à l'aviation internationale sur des bases régionales, nationales ou infranationales, et souligne que le CORSIA a été adopté en reconnaissant que ce régime devrait être la seule mesure basée sur le marché appliquée aux vols internationaux et que les émissions ne devraient pas être comptabilisées plus d'une fois.

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

- (a) convenir que le niveau de référence du CORSIA après la phase pilote sera calculé en utilisant seulement les émissions de 2019 et affirmer explicitement que les émissions de 2020 ne seront pas utilisées ;
- (b) convenir que le niveau de référence du CORSIA correspondra à cent pour cent (100 %) des émissions de 2019 ; et
- (c) réaffirmer les principes voulant que le CORSIA soit la seule mesure basée sur le marché applicable aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, que les mesures basées sur le marché ne doivent pas être redondantes et que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne doivent être prises en compte qu'une seule fois.

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique : Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	Doc 10140, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019) C-WP/15393, <i>Projet de document de travail de l'Assemblée – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Dans les années qui ont précédé la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, l'industrie de l'aviation commerciale a plaidé vigoureusement en faveur d'une mesure unique basée sur le marché (MBM) comme moyen important pour aider l'industrie à atteindre les trois cibles adoptées en 2009 : cible à court terme d'amélioration de l'efficacité énergétique de 1,5 % par année ; cible à moyen terme de plafonnement des émissions nettes de CO<sub>2</sub> par une croissance neutre en carbone ; et cible à long terme de réduction de moitié des émissions nettes de CO<sub>2</sub> de l'aviation d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005.

1.2 Ces cibles ont été adoptées parce que l'industrie estimait que les progrès du secteur en matière de technologies, de carburants d'aviation durables (SAF) et d'efficacités opérationnelles et des infrastructures pourraient assurer la croissance durable de l'industrie aérienne, ce qui permettrait à l'aviation de satisfaire la demande croissante de transports aériens de la part des passagers et des expéditeurs tout en réduisant les impacts climatiques. L'industrie reconnaissait aussi qu'une MBM de portée mondiale serait nécessaire pour compenser les émissions restantes jusqu'à ce que les autres mesures produisent pleinement leurs effets.

1.3 L'IATA et l'industrie dans son ensemble ont consacré beaucoup de temps et de ressources pour soutenir les groupes de travail et les analyses techniques du CAEP en vue de l'adoption du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA). Par conséquent, l'IATA a particulièrement salué l'adoption du CORSA<sup>2</sup> par la 39<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI en 2016 et la décision de la 40<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI de faire du CORSA « la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales et régionales qui feraient double emploi ». <sup>3</sup> L'IATA a aussi fourni un soutien critique aux activités de développement des capacités en vue de la mise en œuvre du CORSA et pour le développement et l'adoption des normes et pratiques recommandées (SARP) du CORSA pour la surveillance, la déclaration et la vérification, conformément au Volume IV de l'Annexe 16 de la Convention de Chicago, adoptées par le Conseil de l'OACI en juin 2018. Le CORSA, en tant que première MBM mondiale d'un secteur, représente une réalisation extraordinaire et témoigne du leadership et de l'efficacité de l'OACI dans la gestion des impacts de l'aviation internationale sur les changements climatiques. L'IATA est fière du rôle critique qu'elle a joué dans le développement, l'adoption et la mise en œuvre du CORSA.

1.4 Étant donné les impacts économiques dévastateurs de la pandémie de COVID-19 sur les transporteurs aériens commerciaux, l'industrie a renforcé ses engagements en matière de changements climatiques. En octobre 2021, l'IATA a adopté une résolution engageant les compagnies aériennes membres à éliminer les émissions nettes de carbone provenant de ses opérations d'ici 2050 (NZC 2050), alignant ses membres sur les objectifs de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement global à 1,5 °C. Des analyses empiriques exhaustives (incluant l'analyse *Waypoint 2050*<sup>4</sup> de l'industrie) reconnaissent que les progrès du secteur en matière de technologies, de SAF, d'opérations et d'infrastructures permettront la grande majorité des réductions d'émissions nécessaires pour que l'industrie atteigne sa cible ambitieuse de zéro émission nette d'ici 2050. Les mesures au sein de l'industrie vont directement et définitivement décarboniser l'aviation et, comme on l'a toujours envisagé, réduire la nécessité de mesures hors secteur comme les compensations pour l'atteinte de l'objectif NZC 2050.

1.5 L'industrie de l'aviation commerciale maintient son appui énergique au CORSA. Nous apprécions grandement la décision du Conseil de l'OACI de juin 2020 de préserver le CORSA dans le

---

<sup>2</sup> [Résolution A39-3 de l'Assemblée, paragraphe 9]

<sup>3</sup> [Résolution A40-19 de l'Assemblée, paragraphe 18]

<sup>4</sup> Groupe d'action sur les transports aériens, *Waypoint 2050*, 2021 : [www.aviationbenefits.org/W2050](http://www.aviationbenefits.org/W2050)

contexte des graves impacts de la pandémie de COVID-19 en ajustant le niveau de référence du programme, faisant en sorte que les émissions de 2019 soient utilisées plutôt que celles de 2020 pour la phase pilote (2021-2023).

1.6 Nous prions instamment l'Assemblée de continuer à préserver le CORSIA et à assurer sa viabilité en prolongeant l'utilisation des seules émissions de 2019 pour établir le niveau de référence du CORSIA plutôt que la moyenne des émissions de 2019 et 2020 (c'est-à-dire adopter 100 % des émissions de 2019 comme niveau de référence du CORSIA) jusqu'en 2035.

## **2. LE CORSIA EST UNE RÉALISATION CRITIQUE DE L'OACI QUI DOIT ÊTRE RENFORCÉE**

2.1 Un attribut du CORSIA, peut-être le plus important, est qu'il est adopté à l'échelle internationale, de sorte que des bienfaits climatiques mondiaux répondent à un problème mondial. Cette entente permet depuis 2019 des mesures harmonisées mondialement pour la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions. De plus, sa structure unique d'adhésion optionnelle par les États durant les six premières années du programme a favorisé une plus large participation des États dont les économies sont en développement et émergentes, qui se sont joints aux États dont les économies sont développées dans des actions climatiques concrètes. Avec l'adoption par l'OACI de la norme d'émission de CO<sub>2</sub> des aéronefs, la première du genre, le CORSIA démontre la capacité de l'OACI d'établir une politique sensée et efficace pour contrer les impacts climatiques de l'aviation internationale. En effet, le CORSIA a été cité en exemple par d'autres entités comme moyen de réduire les émissions. Le renforcement du CORSIA est critique pour préserver et renforcer le rôle de l'OACI comme forum international approprié pour traiter le problème des impacts climatiques de l'aviation internationale, comme le reconnaissent la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et l'Accord de Paris sur les changements climatiques, que l'OACI soutient.

## **3. LE NIVEAU DE RÉFÉRENCE ÉQUIVALENT À 100 % DES ÉMISSIONS DE 2019 GARANTIT L'OBJECTIF ET L'INTÉGRITÉ ENVIRONNEMENTALE DU CORSIA**

3.1 L'objectif du CORSIA a toujours été de stabiliser les émissions en établissant un mécanisme de compensation pour atteindre la croissance neutre en carbone. En d'autres termes, l'objectif du CORSIA n'est pas et n'a jamais été d'exiger des compensations en soi, mais plutôt de faire en sorte que les émissions de l'aviation internationale soient stabilisées en exigeant des compensations, dans la mesure où c'est nécessaire pour atteindre l'objectif. Par conséquent, pour évaluer l'intégrité environnementale du CORSIA, on ne doit pas vérifier si un certain niveau de compensation est atteint, mais plutôt si le CORSIA fait en sorte que les émissions de l'aviation internationale soient stabilisées au niveau ambitieux prévu par l'OACI lors de l'adoption du programme. L'utilisation du niveau de référence correspondant à 100 % des émissions de 2019 jusqu'en 2035 servira cet objectif.

3.2 Lorsque l'OACI a adopté le CORSIA, le niveau de référence a été déterminé en utilisant la moyenne des émissions vérifiées de CO<sub>2</sub> de 2019 et 2020, et en se fondant sur des analyses qui prévoyaient que les émissions de 2020 seraient supérieures à celles de 2019. L'idée d'un niveau de référence basé sur deux années pour ce programme mondial était de tenir compte des perturbations dans les petits marchés, comme les fermetures d'espaces aériens attribuables à une éruption volcanique dans une région particulière. Toutefois, les États membres de l'OACI n'ont jamais envisagé une perturbation comparable à celle causée par la pandémie de COVID-19. En conséquence, en juin 2020, le Conseil de l'OACI a décidé

d'utiliser les données de 2019, de sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale n'excéderont pas les niveaux de 2019 et que l'intention du programme sera maintenue. Les mêmes raisonnements et intentions s'appliquent aux circonstances actuelles. En fait, adopter un nouveau niveau de référence inférieur simplement pour s'assurer qu'un certain niveau de compensation soit exigé serait contraire à l'objectif fondamental du CORSIA qui est de plafonner les émissions de l'aviation internationale au niveau initialement prévu déterminé par la moyenne de 2019-2020. Le niveau de référence correspondant à 100 % des émissions de 2019 est entièrement conforme à l'objectif principal du CORSIA (et dans un certain sens plus ambitieux) : stabiliser les émissions de l'aviation internationale au niveau prévu lors de l'établissement du programme.

3.3 Point tout aussi important, le niveau de référence correspondant à 100 % des émissions fera en sorte que le rôle du CORSIA dans la stratégie d'ensemble de l'OACI pour la gestion des émissions de l'aviation sera maintenu. Les compensations dans le cadre du CORSIA n'ont jamais eu pour objectif de remplacer les mesures propres à l'industrie ou de réduire l'importance prioritaire de l'efficacité énergétique. Au contraire, la 40<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI affirmait sa « préférence pour l'utilisation de technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et de carburants d'aviation durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation » et elle soulignait « le rôle du CORSIA pour compléter un plus large panier de mesures permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ». <sup>5</sup> Dans le cadre de la stratégie du « panier de mesures », les mesures propres au secteur sont préférables, le CORSIA visant à les compléter, au besoin, pour stabiliser les émissions du secteur sans compromettre la capacité d'investir dans le développement et le déploiement des mesures propres au secteur qui auront pour résultat des réductions d'émissions durables et structurelles.

3.4 Il est important de noter que le secteur a entrepris des analyses approfondies des stratégies de réduction des émissions, qui confirment que plus de 90 % des réductions d'émissions nécessaires pour atteindre la cible NZC 2050 proviendront des mesures propres au secteur, 53 % à 71 % provenant du déploiement des SAF, 12 % à 34 % provenant des nouvelles technologies d'aéronefs et de moteurs, et 7 % à 10 % provenant d'améliorations continues de l'efficacité opérationnelle et des infrastructures. Par contraste, seulement 6 % à 8 % des réductions d'émissions nécessaires à l'atteinte de la cible NZC 2050 proviendront de facteurs extérieurs au secteur, comme les compensations. Le CORSIA a été minutieusement conçu pour assurer l'intégrité de ces compensations, afin qu'elles réduisent les émissions de façon vérifiable, offrant au secteur la flexibilité et le degré voulu pour stabiliser les émissions de l'aviation internationale. Établir un niveau de référence plus faible ne ferait que détourner des ressources vouées aux activités propres au secteur visant à réduire ses émissions de façon permanente et structurelle. En fait, l'adoption d'un niveau de référence plus faible et ostensiblement « plus ambitieux » pour le CORSIA ne ferait que saper la politique existante de l'OACI en matière de climat et compromettre les efforts pour atteindre ses cibles ambitieuses en matière de changements climatiques.

3.5 L'IATA craint aussi que l'adoption d'un niveau de référence inférieur compromette la viabilité du CORSIA en décourageant la participation au programme. Parce que l'abaissement du niveau de référence accentuera les coûts du CORSIA au-delà des niveaux prévus par les États, plusieurs d'entre eux pourraient être moins disposés à participer à la première phase et les participants actuels pourraient revoir leurs décisions initiales pour préserver les intérêts de leurs systèmes de transport aérien nationaux et leur connectivité. L'IATA est consciente de la préoccupation soulevée par certains États, à savoir que la pandémie de COVID-19 a faussé l'équité obtenue lors de l'adoption du programme, puisque selon les prévisions actuelles, les exigences de compensations durant la phase pilote et la première phase seront

---

<sup>5</sup> A40-19, paragraphes 2, 4 (emphase ajoutée) ; voir aussi A40-19 paragraphe 16.

inférieures à ce qui était prévu, tandis que durant la deuxième phase obligatoire, elles seront comparables au niveau prévu. L'IATA estime que ce déséquilibre potentiel peut être réglé en ajustant le calcul du facteur de croissance individuel.

#### 4. **L'OACI DEVRAIT RÉAFFIRMER QUE LE CORSIA EST LA SEULE MESURE POUR GÉRER LES ÉMISSIONS DE L'AVIATION INTERNATIONALE**

4.1 Le CORSIA a été adopté en considérant qu'il sera la seule mesure basée sur le marché applicable aux vols internationaux et en se fondant sur le principe que les émissions ne devraient pas être prises en compte par d'autres mesures régionales ou nationales. La 40<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI a affirmé explicitement ces principes au paragraphe 18 de la résolution A40-19 de l'Assemblée, qui :

*Détermine* que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois.

4.2 Malheureusement, certains États appliquent ou envisagent d'appliquer des mécanismes de tarification du carbone nationaux ou régionaux, ou des taxes sur les billets d'avion, pour gérer les émissions de l'aviation internationale couvertes par le CORSIA. Certaines de ces politiques comportent des éléments qui déclenchent leur application lorsqu'on considère unilatéralement que le CORSIA est insuffisant, quant à la couverture des opérations aériennes internationales (par exemple, en s'opposant à des exemptions limitées accordées internationalement à certains États) ou quant au calcul des exigences de compensation (par exemple, en s'opposant au niveau de référence déterminé internationalement pour le CORSIA). Non seulement ces politiques vont à l'encontre des engagements internationaux de ces États, mais en plus, elles nuisent aux efforts multilatéraux de lutte aux changements climatiques. En conséquence, nous prions respectueusement la 41<sup>e</sup> Assemblée de réaffirmer et de renforcer les principes voulant que le CORSIA soit la seule MBM applicable à l'aviation internationale et que les États n'appliquent pas de mesures couvrant les émissions internationales couvertes par le CORSIA, en incluant à sa résolution le paragraphe suivant :

[L'Assemblée] détermine que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale afin ~~d'éviter un ensemble disparate éventuel de~~ d'empêcher des MBM nationales et régionales qui feraient double emploi, étant entendu que les MBM redondantes incluent celles qui s'appliqueraient aux émissions internationales déjà couvertes par le CORSIA par des exemptions ou des exigences de compensations, pour faire en sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois.