



## 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)

#### PROPOSITIONS RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DU CORSA AU MOYEN DE CONTRIBUTIONS DÉTERMINÉES AU NIVEAU NATIONAL ET À L'ÉLABORATION DE MÉTHODES POUR L'EXAMEN PÉRIODIQUE DU CORSA

(Note présentée par la Chine)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En 2016, la 39<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI a décidé de créer le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA). Les programmes et les normes actuels de mise en œuvre du CORSA qui ne sont pas intégralement conformes aux principes directeurs pour la conception et la mise en œuvre des mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale énoncés dans l'appendice aux résolutions de l'Assemblée sur les changements climatiques imposent aux pays en développement des exigences inappropriées et injustes en matière de réduction des émissions qui violent gravement le principe des responsabilités communes, mais différenciées, et créent des distorsions du marché discriminatoires au détriment des pays en développement en ce qui concerne le développement de l'aviation internationale. La Chine et d'autres pays sont très préoccupés par le caractère inéquitable des programmes et des normes actuels de mise en œuvre du CORSA. Par ailleurs, pour promouvoir une mise en œuvre plus large et plus équitable du Régime, la Chine propose un cadre de conception des contributions de mise en œuvre déterminées au niveau national et des méthodes pour l'examen périodique du CORSA.

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

- a) demander aux pays de proposer des contributions élaborées au niveau national successives, conformément au paragraphe 2 de la présente note de travail, et à les encourager à soumettre leur première contribution à l'OACI, d'ici fin 2026 ;
- b) demander au Conseil, avec l'appui et la participation des États membres, d'étudier et de concevoir des systèmes et des lignes directrices pour l'examen périodique du CORSA, conformément au paragraphe 2.3.2 de la présente note ;
- c) demander au Conseil de concevoir et mettre en place un système d'examen périodique du CORSA, conformément au paragraphe 3 de la présente note.

*Objectifs*

*stratégiques :*

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

<sup>1</sup> Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note de travail de l'assemblée seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'Accord de Paris Résolutions A40-18 et A40-19 de l'Assemblée Annexe 16 — <i>Protection de l'environnement</i> , volume IV C-WP/15326

## 1. INTRODUCTION

1.1 Des résolutions de l'Assemblée de l'OACI reconnaissent que dans son action contre les changements climatiques, l'aviation internationale devrait respecter les principes d'équité, de responsabilités communes, mais différenciées, et des capacités respectives, consacrés par la CCNUCC et l'Accord de Paris.

1.2 L'Accord de Paris reconnaît que les contributions déterminées au niveau national constituent l'approche indiquée pour la riposte aux changements climatiques à l'échelle mondiale.

1.3 Depuis 2013, les résolutions de l'Assemblée relatives à l'aviation internationale et aux changements climatiques ont défini des principes directeurs pour la conception et la mise en œuvre des MBM de l'aviation internationale à suivre dans la conception, la mise en œuvre et l'examen périodique du CORSIA.

1.4 Depuis 2010, les résolutions de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques ont reconnu l'importance de l'objectif CNG2020, sans définir pour autant les obligations spécifiques des différents États, compte tenu : des circonstances particulières et des moyens respectifs des États, en particulier les pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation ; de la croissance durable de l'aviation internationale ; et du fait que les émissions de gaz augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures d'atténuation sont mis au point en place. Toutefois, faisant fi de ces principes l'objectif CNG2020, les programmes et les normes actuels de mise en œuvre du CORSIA imposent la plupart de ces obligations liées à cet objectif à certains États.

1.5 D'après les travaux de recherche menés par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI, le mécanisme actuel du CORSIA imposera davantage de responsabilités en matière de compensation aux exploitants d'aéronefs dont les activités croissent plus rapidement, ce qui introduira de graves distorsions sur le marché au détriment des pays en développement.

1.6 La pandémie de COVID-19 a eu une incidence très négative sur l'industrie aéronautique mondiale, surtout dans les pays en développement qui sont plus vulnérables et ont besoin de plus de moyens financiers, du transfert des technologies et du renforcement des capacités. Pour progresser en ce qui concerne l'atténuation de la contribution de l'aviation internationale aux changements climatiques, les pays développés doivent assumer la responsabilité des émissions dont ils sont historiquement responsables en prenant les devants dans les efforts de réduction substantielle des émissions de l'aviation internationale, en fournissant des ressources nouvelles, supplémentaires et suffisantes, en assurant le transfert des technologies, et en aidant les pays en développement dans le domaine du renforcement des capacités.

## 2. **ÉLABORATION DE CONTRIBUTIONS AU NIVEAU NATIONAL POUR LA MISE EN ŒUVRE DU CORSIA**

2.1 D'après la note C-WP/15326, on peut prévoir qu'après 2020, le taux de croissance et l'augmentation des émissions de l'aviation internationale dans les pays en développement seront supérieurs à ceux des pays développés, et avec les programmes et normes actuels de mise en œuvre du CORSIA, les exigences de compensation et les coûts par tonne d'émissions de carbone pour l'aviation internationale dans les pays en développement seront nettement supérieurs à ceux des pays développés dont les émissions croissent généralement à un rythme moins rapide. Par conséquent, il y aura de graves distorsions du marché au détriment des pays en développement. (Voir l'appendice A pour plus d'informations).

2.2 Pour éviter ces distorsions du marché dues à la mise en œuvre du CORSIA et en améliorer l'efficacité, en tenant compte des préoccupations de toutes les parties prenantes, la présente note propose un cadre d'élaboration de contributions déterminées au niveau national pour la mise en œuvre du CORSIA (voir l'appendice B pour plus d'informations).

2.3 Les aspects clés de la conception et la mise en œuvre des contributions déterminées au niveau national sont les suivants :

2.3.1 De leur propre initiative, tous les pays élaborent et actualisent des contributions déterminées au niveau national successives et les soumettent au Conseil de l'OACI. Ces contributions comprennent :

2.3.1.1 Un niveau de référence : chaque État détermine son propre niveau de référence pour la compensation des émissions de l'aviation internationale en fonction de ses réalités, de son niveau de développement et de ses capacités d'adaptation.

2.3.1.2 Les normes MRV : chaque pays détermine ses propres règlements ou normes en matière de MRV en tenant compte des exigences et des directives pertinentes édictées par l'OACI.

2.3.1.3 Les unités d'émissions admissibles : chaque pays élabore ses propres programmes de réduction des émissions admissibles ou quotas d'émissions en tenant compte des exigences et des lignes directrices formulées par l'OACI. Les pays sont encouragés à accorder la priorité à l'utilisation des unités d'émissions admissibles du CORSIA approuvées par le Conseil de l'OACI avec le soutien de l'Organe consultatif technique (TAB).

2.3.1.4 Les carburants d'aviation durables et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) : chaque pays détermine ses propres SAF et carburants à moindre émission de carbone homologués à la lumière des critères et des directives pertinents édictés par l'OACI.

2.3.1.5 Le soutien à la mise en œuvre du CORSIA : les pays en développement sont invités à fournir une liste des ressources financières, des technologies et de l'aide en matière de renforcement des capacités dont ils ont besoin pour mieux concevoir et mettre en œuvre des contributions au niveau national.

2.3.2 Les consultations techniques de l'OACI : tout en respectant la souveraineté des États, le Conseil de l'OACI organise des dialogues et des consultations techniques sur les contributions déterminées au niveau national, de façon à faciliter le processus, sans sanction et sans intrusion, et formule des propositions réalisables à examiner par les États.

### 3. PROPOSITIONS RELATIVES À L'ÉLABORATION DE MÉTHODES POUR L'EXAMEN PÉRIODIQUE DU CORSIA

3.1 Dans le but de renforcer l'efficacité de la mise en œuvre du CORSIA, l'Assemblée de l'OACI a décidé que le Conseil organisera un examen périodique du CORSIA, tous les trois ans. Étant donné que le CORSIA est un mécanisme de marché de réduction des émissions de l'aviation internationale établi par l'OACI, les procédures et les méthodes de son examen périodique devraient être conformes aux principes directeurs pour la conception et la mise en œuvre des mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale énoncées dans l'Annexe à la résolution de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques.

3.2 L'Assemblée de l'OACI demande au Conseil de réaliser un examen périodique du CORSIA avec le soutien technique du CAEP. Pour faciliter les travaux du Conseil dans ce domaine, la Chine a formulé les propositions suivantes relatives à l'élaboration de méthodologies pour l'examen périodique du CORSIA.

3.2.1 Il faut créer un groupe de travail sur le CORSIA placé sous les auspices du Conseil, en assurant une représentation équitable et équilibrée des parties prenantes. Dans le même temps, l'OACI devrait apporter un appui financier aux membres du groupe issus des pays en développement, surtout les pays les moins avancés, afin d'assurer leur participation aux travaux (y compris principalement leur transport, leur hébergement et d'autres charges).

3.2.2 Le groupe de travail sur l'examen périodique du CORSIA devrait proposer par consensus un système d'évaluation des indicateurs (à la fois quantitatifs et qualitatifs) basé sur les principes directeurs pour la conception et la mise en œuvre des MBM pour l'aviation internationale énoncés dans la résolution de l'Assemblée, et le soumettre à la 42<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI, pour examen ;

3.2.3 L'Assemblée de l'OACI devrait encourager les pays à soumettre activement leurs contributions déterminées au niveau national, ainsi que l'évaluation de l'efficacité et de l'incidence de la mise en œuvre du CORSIA, qui devraient servir de base pour l'examen périodique du CORSIA.

3.2.4 Le rapport sur l'examen périodique du CORSIA devrait être présenté à l'Assemblée de l'OACI pour examen. Une fois approuvé par l'Assemblée, il servira de base aux États membres pour l'amélioration, la suspension et la cessation de la mise en œuvre du CORSIA.

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) demander aux États d'élaborer leurs contributions déterminées au niveau national successives conformément au paragraphe 2 de la présente note de travail et à les encourager à soumettre leur première contribution à l'OACI, au plus tard en fin 2026 ;
- b) demander au Conseil, avec l'appui et la participation des États membres, d'étudier et de proposer des systèmes et des directives pertinentes pour les consultations techniques, conformément au paragraphe 2.3.2 de la présente note de travail ;
- c) demander au Conseil de concevoir et de mettre en œuvre un système pour l'examen périodique du CORSIA conformément au paragraphe 3 de la présente note de travail.

-----

## APPENDICE A

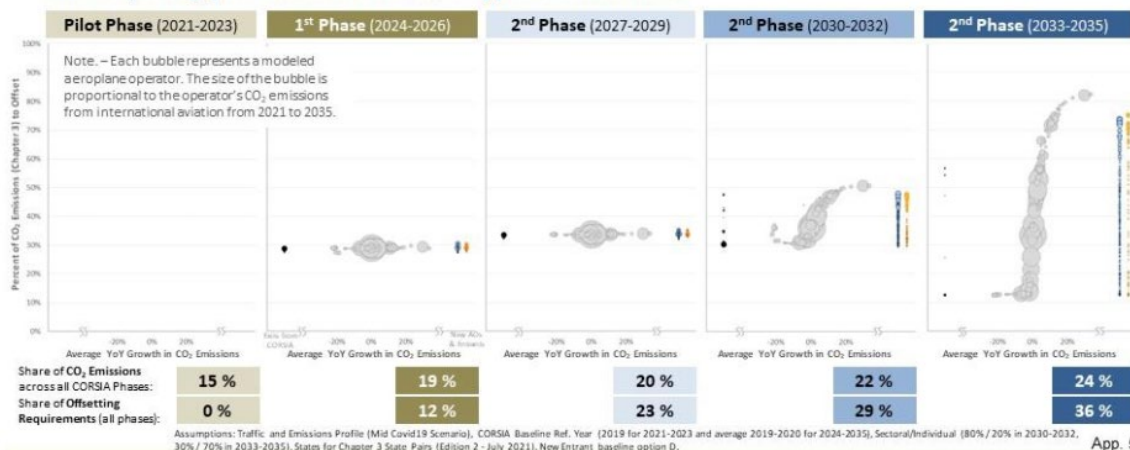
C-WP/15326  
Appendix C

C-26



### Assessment of CORSIA's impact on Aeroplane Operators (cont.)

- Offsetting requirements (and differences across operators) evolve over time and are driven by (1) phased implementation of CORSIA (i.e., States' participation), (2) Sector Growth Factor (e.g., CORSIA baseline) and (3) transition to individual approach from 2030.



App. 5

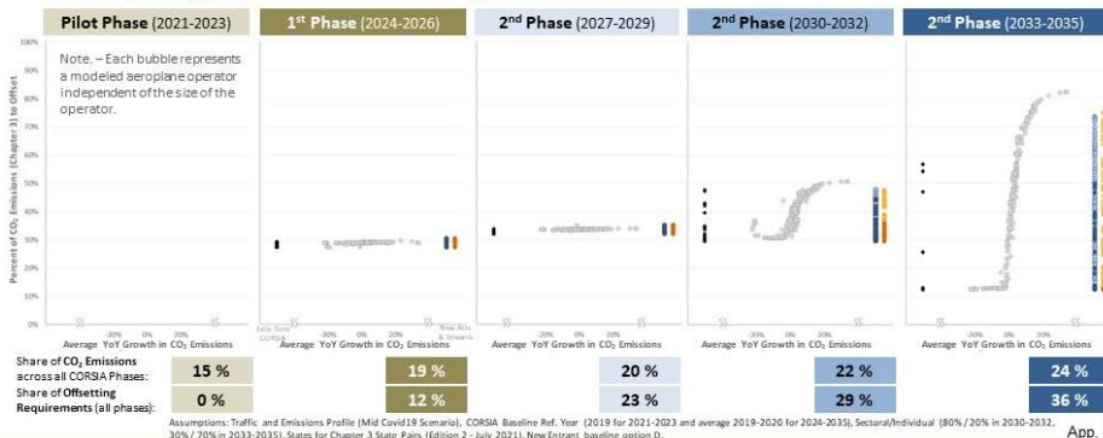
C-27

C-WP/15326  
Appendix C



### Assessment of CORSIA's impact on Aeroplane Operators (cont.)

- Offsetting requirements (and differences across operators) evolve over time and are driven by (1) phased implementation of CORSIA (i.e., States' participation), (2) Sector Growth Factor (e.g., CORSIA baseline) and (3) transition to individual approach from 2030.



App. 6

## APPENDICE B

### Framework of nationally determined plans to implement the CORSIA (NDPIC)

