

Recommandations de la société civile sur le régime CORSIA de l'OACI



Le 6 octobre 2016, les 191 États membres de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), une institution spécialisée des Nations Unies, ont adopté une résolution instaurant un Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Le CORSIA vise à stabiliser les émissions nettes de dioxyde de carbone du secteur de l'aviation internationale à partir de 2020 et restera en vigueur de 2021 à 2035. Le 5 décembre 2017, le Secrétaire général de l'OACI a communiqué à tous les États membres de l'OACI le projet de normes et pratiques recommandées (SARP) et les éléments indicatifs connexes qui ensemble forment le « CORSIA Package », pour la mise en œuvre du CORSIA.¹ Les États membres de l'OACI ont la possibilité d'envoyer leurs commentaires sur le « CORSIA Package » au Secrétaire général de l'OACI **jusqu'au 5 mars 2018**. La Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA)² a élaboré le document de synthèse ci-joint afin d'aider les États à répondre à la présente proposition du CORSIA Package. Ce document s'appuie sur le rapport complet de l'ICSA intitulé « Comprendre le Programme CORSIA : un guide critique des principales dispositions du projet de Normes et pratiques recommandées et des éléments indicatifs connexes pour le Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) », accessible à l'adresse suivante : <http://icsa-aviation.org/understanding-the-corsia-package/>.

Si la majeure partie du Programme CORSIA est viable sur le plan technique et devrait être conservée telle quelle, l'ICSA identifie plusieurs points qui doivent être renforcés avant de convenir du Programme pour que le CORSIA fonctionne correctement et atteigne son objectif environnemental.

Les principales recommandations de l'ICSA sur le CORSIA Package sont les suivantes :

- **Le système de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du CORSIA tel que proposé dans le « CORSIA Package » n'est pas suffisamment transparent.** Autoriser des tiers à accéder aux rapports d'émissions soumis par les exploitants d'avions contribuerait à garantir l'intégrité environnementale du CORSIA et à éviter une distorsion du marché en dissuadant tout traitement de faveur à l'égard des transporteurs. Néanmoins, si les États choisissent de conserver le texte du Programme CORSIA tel quel, il leur appartiendra de vérifier activement les rapports d'émissions des autres États au moyen des outils et approches actuellement décrits dans les Normes et pratiques recommandées.
- **Le 'CORSIA Package' doit continuer de stipuler clairement que seules les unités d'émission admissibles du CORSIA peuvent être utilisées pour se conformer au CORSIA.** Un État ne doit pas être autorisé à appliquer ces critères, ni d'autres, de manière unilatérale.
- **L'OACI devrait s'abstenir d'attribuer des crédits aux carburants d'aviation alternatifs dans le cadre du CORSIA tant que les dispositions relatives aux carburants d'aviation durables, et notamment concernant les critères de durabilité, n'ont pas été renforcées.**³ Les critères de durabilité, à savoir les critères sur lesquels les carburants d'aviation alternatifs sont évalués pour être admissibles à l'obtention de crédits d'émission en vertu du CORSIA, doivent être renforcés afin de prendre en considération non seulement les réductions d'émissions des carburants, mais aussi leur durabilité économique et sociale et d'autres critères de durabilité environnementale. Des critères de durabilité stricts et exhaustifs devraient être inclus dans les éléments finaux de mise en œuvre du CORSIA avant le lancement de la phase pilote du CORSIA le 1er janvier 2021.
- **Les États devraient rendre publiques leurs réponses à la Lettre sur le « CORSIA Package » qui leur a été adressée.** Si un nombre suffisant d'États rendait ces informations publiques, cela accroîtrait la confiance du public à l'égard de ce processus de consultation des États lancé par l'OACI, ainsi que vis-à-vis des modifications du texte apportées par cette dernière ou son Conseil.

Le tableau présenté à la page suivante récapitule toutes les recommandations formulées par l'ICSA.

- 1 Le projet de « CORSIA Package » est disponible à http://icsa-aviation.org/wp-content/uploads/2018/01/ICAO_CORSIA_draft_-SARP.pdf
- 2 La Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA) œuvre pour réduire la pollution des transports aériens. En tant que réseau d'organisations à but non lucratif représentant plusieurs millions de membres, elle est le seul groupe de défense de l'environnement issu de la société civile à être accrédité en qualité d'observateur par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'organisme réglementaire des Nations Unies du transport aérien international. Pour plus d'informations, veuillez consulter le site www.icsa-aviation.org.
- 3 Selon le Programme CORSIA, un carburant d'aviation alternatif est défini comme « [un] carburant d'aviation non constitué de pétrole à utilisation immédiate, » (page B-9). Un carburant d'aviation durable est défini comme « [un] carburant d'aviation alternatif conforme aux critères de durabilité du CORSIA » (page B-10). ICSA souligne que les carburants d'aviation alternatifs ne doivent pas être considérés comme « durables » sauf s'ils répondent de manière rigoureuse et exhaustive aux critères de durabilité.

Résumé des recommandations

SUJET		RECOMMANDATION DE L'ICSA
Processus de conversion de la couverture des émissions par des paires d'États en vertu du CORSIA.		CONSERVER Aucune modification n'est recommandée.
Procédures pour le système de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) des émissions		AMÉLIORER Autoriser des tiers à accéder aux rapports d'émission soumis par les exploitants d'avions contribuerait à garantir l'intégrité environnementale du CORSIA et à éviter une distorsion du marché en dissuadant tout traitement de faveur à l'égard des transporteurs.
Qualité des unités d'émission	Les critères d'unités d'émission pour la sélection des unités d'émission admissibles du CORSIA	CONSERVER Si l'ICSA émet quelques réserves sur certains aspects de ces critères et soulève qu'une élaboration continue sera nécessaire, ils sont adaptés au but poursuivi et nous n'en recommandons pas la modification à ce stade.
	Unités d'émission admissibles du CORSIA	AMÉLIORER La note incluse dans la Section 4.2.1 devrait être reproduite dans le document « ICAO CORSIA Implementation Elements, Section 2.4 CORSIA Eligible Emissions Units (page C-15) » [éléments de mise en œuvre du CORSIA de l'OACI, Section 2.4 Unités d'émission admissibles du CORSIA].
Carburants d'aviation durables	Critères de durabilité pour les carburants d'aviation durables	AMÉLIORER Des critères de durabilité stricts et exhaustifs devraient être inclus dans les éléments finaux de mise en œuvre du CORSIA avant le lancement de la phase pilote du CORSIA le 1er janvier 2021 afin d'éviter d'encourager la production de carburants d'aviation non durables susceptibles de bénéficier d'une clause de droits acquis dans les phases ultérieures.
	Structure du cadre d'admissibilité pour les systèmes de certification de carburants durables	CONSERVER La structure du cadre d'admissibilité pour les systèmes de certification de carburants durables incluse dans le programme CORSIA est la voie à suivre et doit être conservée.
	Valeurs par défaut d'analyse du cycle de vie pour les carburants d'aviation durables	AMÉLIORER Le fondement de la méthodologie d'analyse du cycle de vie doit être maintenu. Cependant, des études actuelles montrent que les déchets, résidus et sous-produits, tels que les distillats d'acide gras de palme, sont associés à des émissions indirectes, bien que ces catégories de matières premières de carburant soient actuellement considérées comme ne produisant aucune émission indirecte et ne provoquant aucun changement d'affectation des terres (zéro « ILUC »). Les valeurs par défaut de l'analyse du cycle de vie devraient par conséquent être révisées par les experts des carburants alternatifs du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) en tenant compte des émissions indirectes associées, avant le démarrage de la phase pilote du CORSIA (1er janvier 2021).
	Valeurs actuelles de l'analyse du cycle de vie pour les carburants d'aviation durables et rôle des systèmes de certification de carburants durables	AMÉLIORER Plusieurs éléments du texte de la section 2.3.2 des éléments de mise en œuvre devraient être modifiés afin 1) d'identifier de manière exhaustive qui appliquera la méthodologie dans le cadre du programme CORSIA et 2) de garantir que les références aux documents d'appui du CORSIA de l'OACI sont correctes.
Procédures d'enregistrement et de compte rendu par les exploitants d'avions de leur utilisation des unités d'émission et des carburants d'aviation durables	Annulation des unités d'émission admissibles du CORSIA pour satisfaire aux exigences de conformité	AMÉLIORER La note de bas de page définissant l'annulation dans la section 4.2.2 devrait être supprimée et le texte correspondant être inclus dans la Partie I. Définitions, abréviations et unités ; Chapitre 1.— Définitions (page A-10). Dans la recommandation formulée dans la section 4.3.3, le terme « publier » devrait être remplacé par « rendre public sur une page Internet et inclure ensuite le lien correspondant dans leur rapport d'annulation des unités d'émission soumis à l'OACI, comme défini dans le tableau A5-8 de l'appendice 5, au moyen d'un formulaire approuvé par l'OACI » dans la description des éléments devant être publiés par les États.
	Garantir l'absence de double comptage des réductions d'émissions	CONSERVER Aucune modification n'est recommandée à ce stade. Il sera toutefois primordial que l'OACI respecte strictement le critère « éviter le double comptage, le double octroi et la double réclamation » lorsqu'elle évaluera les programmes de compensation.
	Le système de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) des carburants d'aviation durables	AMÉLIORER Le système actuel de suivi, de compte rendu et de vérification des carburants d'aviation durables ne dispose pas des ressources suffisantes pour traiter des volumes importants de carburants alternatifs. Des procédures complémentaires de suivi, de compte rendu et de vérification doivent être élaborées afin d'éviter les doubles réclamations pour les carburants d'aviation durables et de garantir l'intégrité environnementale du CORSIA.