



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES
BASÉES SUR LE MARCHÉ (MBM)**

Montréal, 11 – 13 mai 2016

**Point 1 : Examen du projet de texte de la résolution de l'Assemblée sur un régime mondial
de MBM pour l'aviation internationale**

**POINT DE VUE DES ÉTATS-UNIS SUR UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES
SUR LE MARCHÉ POUR L'AVIATION INTERNATIONALE**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États-Unis appuient l'approche globale de l'OACI visant à atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 au moyen d'un « panier de mesures » comprenant des améliorations techniques, opérationnelles et des infrastructures, la mise en œuvre de carburants de substitution durables ; une norme de CO₂ pour les aéronefs ; et l'élaboration d'un régime mondial de mesures basées sur le marché. Cette note fait ressortir l'objectif des États-Unis d'aboutir à une décision de la future Assemblée visant à adopter des mesures basées sur le marché mondial pour l'aviation internationale et donne le point de vue des États-Unis sur les principaux éléments à prendre en considération.

Les suites à donner par la HLM-GMBM figurent au paragraphe 4.

1. HISTORIQUE

1.1 Les États-Unis s'engagent à promouvoir une croissance durable du secteur de l'aviation, notamment en prenant en considération les impacts de l'aviation civile sur le climat et notre environnement. À cet effet, les États-Unis appuient l'approche globale de l'OACI visant à atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 au moyen d'un « panier de mesures » comprenant des améliorations techniques et opérationnelles, et des infrastructures, la mise en œuvre de carburants de substitution durables ; une norme de CO₂ pour les aéronefs ; et l'élaboration d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (« GMBM »).

1.2 Les États-Unis sont également en faveur du respect du mandat donné par l'Assemblée de 2013 et de demander à l'assemblée générale de l'OACI 2016 de prendre la décision d'adopter un GMBM. Nous sommes d'avis que le GMBM est un complément critique des autres éléments du panier de mesures car il permettra à notre secteur d'atteindre une croissance neutre en carbone dès 2020 à un coût sensiblement moindre que ce qu'entraîneraient des mesures de réductions ne visant que notre secteur. La décision par l'OACI d'adopter un GMBM est également impérative pour éviter qu'une multitude

d'approches soient adoptées au niveau des États ou des régions, avec les risques d'incohérences, de chevauchements et de coûts supplémentaires que cela comporte.

2. DISCUSSION

2.1 Les États-Unis appuient l'initiative du président du Conseil de l'OACI qui a déjà élaboré un projet de résolution de l'OACI pour l'adoption d'un GMBM. Cette proposition constituera la base de discussions productives entre les membres du groupe de haut niveau et les participants aux dialogues sur l'aviation mondiale (« GLAD »). Ces initiatives ont permis aux États membres de l'OACI de faire converger efficacement leurs vues à la fois sur le plan des grands défis et sur des éléments techniques du GMBM.

2.2 Nous constatons que la proposition du Président préserve la souveraineté des États membres de l'OACI et reconnaît qu'ils auront à jouer un rôle central dans la mise en œuvre du GMBM en se ralliant à des normes élaborées à l'échelle internationale et à des pratiques recommandées qui seront déterminées par leurs propres exploitants.

2.3 Nous sommes particulièrement en faveur de l'adoption d'une approche fondée sur les routes desservies qui est essentielle pour minimiser les distorsions possibles entre les marchés sous l'effet du GMBM et pour maintenir le régime non discriminatoire qui est la marque de la Convention de Chicago. Nous sommes également en faveur de l'inclusion dans la proposition d'« exemptions techniques » qui peuvent efficacement équilibrer la couverture environnementale du GMBM en partageant le fardeau administratif entre les exploitants et les États membres.

2.4 La proposition du Président a également le mérite de représenter une approche pragmatique de l'élaboration du GMBM, reconnaissant l'importance d'un accord sur les éléments clés du régime dès cette année, tout en reconnaissant que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (« CAEP ») de l'OACI devra prendre des mesures à la suite de l'Assemblée pour élaborer les éléments techniques nécessaires à une mise en œuvre pleine et entière du GMBM. Il est également souhaitable que la proposition porte sur une amélioration des capacités et une assistance de l'OACI et de ses États membres pour veiller à ce que tous les pays soient en mesure de mettre en œuvre le GMBM.

2.5 Un aspect des plus importants de la proposition du Président est qu'elle vise à étudier plusieurs problèmes interdépendants dont la résolution sera critique pour aboutir à un consensus sur un GMBM. Cette proposition tient compte des risques de distorsion des marchés et de discrimination, reflète les importantes différences qui existent entre les États membres qui se traduisent en partie des divergences d'opinion entre les intervenants, et apporte un haut degré d'intégrité environnementale, tout en s'efforçant de rester aussi simple que possible. Il est toutefois évident qu'il ne sera pas facile d'atteindre un juste équilibre entre ces tendances divergentes. Pour faciliter l'obtention d'un consensus, les États-Unis souhaitent souligner quelques domaines clés dans lesquels nous estimons qu'il y a besoin de plus de discussions et d'adaptation. C'est l'objet de la prochaine section.

3. ADAPTATIONS RECOMMANDÉES

3.1 En ce qui concerne la « couverture » du GMBM, les États-Unis sont d'avis qu'il est essentiel de viser la couverture la plus large possible, tout en prenant en considération les circonstances particulières des États dont les activités aéronautiques sont réduites ou dont les capacités sont moindres. Une manière de réaliser cet équilibre est d'adopter une approche progressive dont une version est reflétée dans la proposition du Président. Bien que les États-Unis apprécient cette proposition, nous estimons que

certaines adaptations sont nécessaires pour assurer la couverture la plus large possible, tout en respectant les circonstances spéciales auxquelles les États sont soumis. À cet effet, plutôt que d'exclure certains États de manière permanente de la participation au GMBM, nous proposons que ceux dont l'activité aéronautique et dont les capacités sont moindres aient la possibilité de se retirer pour des périodes spécifiées. Par exemple, les États dont les niveaux d'activités sont inférieurs à un certain seuil pourraient ne pas appliquer la première phase et les États encore moins bien lotis pourraient ne pas appliquer l'ensemble du GMBM. Les États ayant de faibles capacités (pays les moins avancés) pourraient ainsi se soustraire à l'ensemble des obligations du GMBM. Le fait de leur donner l'option de se retirer plutôt que de décider de les exclure devrait favoriser une plus grande participation, particulièrement en raison de l'aide au développement de leurs capacités dont ils pourraient bénéficier. Il est important que les États qui en ont besoin puissent décider par eux-mêmes du moment où ils seront prêts à participer.

3.2 Nous avons noté que la proposition n'énonce pas clairement si les niveaux de TKP correspondant aux échelons progressifs doivent être calculés sur la base de l'activité des détenteurs d'AOC nationaux ou à partir des TKP des vols à destination ou en provenance des États en question. Les implications de ce choix devraient être étudiées.

3.3 En ce qui concerne la répartition des besoins de compensation entre les transporteurs, les États-Unis sont opposés à la proposition du Président, à savoir que la quantité d'émissions de CO₂ à compenser par les exploitants d'aéronefs civils devrait être basée sur 100 % du taux de croissance du secteur sur l'ensemble de la durée du régime. Nous pensons que la méthode de distribution devrait tenir compte d'un certain équilibre entre les transporteurs à croissance rapide et à croissance lente, ce qui n'est pas le cas dans une approche sectorielle fixe à 100 %. Cette dernière représente un fardeau trop lourd pour les transporteurs à croissance lente, y compris ceux qui opèrent dans les pays en voie de développement, et ne contribue pas à inciter les exploitants individuels à réduire leurs propres émissions puisque les compensations ne dépendent que du taux de croissance global du secteur. À la place de ce mécanisme, les États-Unis appuient une approche dynamique qui serait initialement pondérée en fonction du taux de croissance du secteur, mais qui évoluerait par la suite, sur la durée du régime, vers un taux de croissance individuel.

3.4 Comme beaucoup d'autres pays, nous considérons qu'une fois un régime de MBM adopté par l'OACI, les émissions de l'aviation internationale ne devraient pas être soumises à des mesures supplémentaires ou doublement pénalisantes imposées individuellement par les pays eux-mêmes ou par les régions. Bien que nous soyons en accord avec le préambule du texte du Président qui souligne l'importance d'une solution globale, nous pensons que la formulation opérationnelle devrait être plus ferme pour dissuader les États d'adopter des mesures supplémentaires ou sur-pénalisantes associées aux mêmes émissions internationales.

3.5 Pour ce qui est des recommandations techniques de « surveillance, compte rendu et vérification » (MRV) et les « critères des unités d'émissions » (EUC), nous sommes en faveur des recommandations énergiques, tant sur le plan technique que sur le plan environnemental, qui ont été formulées jusqu'ici par le CAEP. Nous pensons que le CAEP devrait poursuivre ses travaux jusqu'à l'Assemblée et au-delà pour compléter les parties non définitives et pour élaborer des normes et des pratiques recommandées internationales (les « SARP ») et le matériel d'orientation associé, notamment en matière de MRV et d'EUC.

3.6 Concernant la disponibilité des compensations, les « mécanismes pour un développement propre » (MDP) de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) sont largement connus et ont apporté d'importantes contributions au développement respectueux du climat de la part de plusieurs États membres de l'OACI. Ceci dit, la répartition géographique des projets MDP est inégale et a jusqu'ici favorisé les grands pays développés, alors que d'autres programmes

extérieurs à la CCNUCC sont plus largement implantés dans les États plus petits et moins riches. De plus, l'utilisation exclusive des unités d'une seule institution pourrait faire croître les coûts et créer des contraintes d'approvisionnement indésirables dans le contexte du GMBM. En résumé, bien que l'OACI puisse reconnaître et promouvoir les programmes de la CCNUCC, nous pensons qu'il est essentiel que le GMBM permette l'utilisation de compensations issues d'une large diversité de programmes solides sur le plan de l'environnement et respectant les critères EUC, comme l'a recommandé le CAEP.

3.7 Pour évaluer l'efficacité, faire évoluer et améliorer le GMBM, selon les besoins futurs, nous recommandons qu'un processus de révision soit mis en place pour la mise à jour du GMBM et de ses éléments individuels, y compris les coûts associés, et que cet exercice se fasse sur une base régulière, commençant dans la période de trois ans qui suivra la mise en œuvre du GMBM.

3.8 Les États-Unis comptent présenter dans le futur d'autres opinions sur la proposition selon les besoins.

4. **SUITES À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU**

4.1 La HLM-GMBM est invitée à :

- a) prendre acte du soutien des États-Unis pour l'adoption d'un GMBM à l'Assemblée de l'OACI 2016 ;
- b) prendre acte des opinions et des adaptations suggérées par les États-Unis relativement à certains éléments du projet de texte de la résolution sur le GMBM.

— FIN —