



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE DE LA GMBM

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Suite à la proposition de Conseil de l'OACI en vue d'une résolution de l'Assemblée concernant un mécanisme de mesure mondiale fondée sur le marché (GMBM), *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Mesure mondiale fondée sur le marché (GMBM)*, la présente note de travail expose le point de vue de l'IATA sur la mise en œuvre progressive du mécanisme pour tenir compte des situations particulières et des capacités respectives des États (en particulier les pays en développement) tout en réduisant autant que possible les distorsions du marché.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre en considération les points de vue exprimés dans la présente note de travail lors de ses délibérations sur le mécanisme GMBM pour l'aviation internationale

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — <i>Protection de l'environnement</i> . |
| <i>Incidences financières :</i> | Aucune ressource additionnelle n'est requise. |
| <i>Références :</i> | |

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de la 72^e Assemblée générale annuelle de l'IATA en juin 2016 à Dublin, les compagnies aériennes membres de l'IATA ont demandé instamment aux gouvernements « d'adopter, à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, un mécanisme mondial obligatoire de compensation du carbone pour gérer les émissions de CO₂ de l'aviation internationale de manière économique, qui pourrait être mis en œuvre à compter de 2020 », et qui serait conforme à un certain nombre d'éléments de conception recommandés.²

1.2 L'IATA considère qu'une approche progressive d'inclusion des routes entre certains États pourrait répondre au besoin de différenciation entre les États en tenant compte de leurs situations particulières et de leurs capacités respectives (SPCR) de façon pratique, reconnaissant ainsi les différents niveaux de maturité des marchés de l'aviation. Toutefois, nous croyons que le critère adopté pour classer les États ne doit pas causer de distorsions du marché et que tous les exploitants sur une même route doivent être traités également, sans égard à leur État d'origine.

2. MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE

2.1 La mise en œuvre progressive, à savoir que le mécanisme s'appliquerait initialement seulement aux routes entre certains États, devrait être perçue comme un sujet clé de discussion entourant la mise au point de la GMBM. L'IATA estime que la mise en œuvre progressive serait un moyen réalisable et rapide de tenir compte des SPCR et de reconnaître les différents niveaux de maturité des marchés de l'aviation, à condition que les distorsions de marché soient réduites autant que possible et que cela couvre une proportion suffisante des émissions de l'aviation internationale.

2.2 Sur n'importe quelle route donnée, tous les exploitants devraient recevoir un traitement égal. L'industrie aérienne est extrêmement concurrentielle, si bien que l'imposition à certains exploitants d'obligations de compenser sur une route particulière, tandis que d'autres en seraient exemptés sur la même route, entraînerait des distorsions du marché.

2.3 L'IATA croit que les émissions qui ne seront pas couvertes par le mécanisme en raison de la mise en œuvre progressive ou d'exemptions ne devraient pas être redistribuées pour être compensées par d'autres exploitants soumis au régime de la GMBM.

2.4 Pour sauvegarder l'intégrité environnementale du mécanisme GMBM, la proportion d'émissions de l'aviation internationale couverte dans les différentes phases ne devrait pas être inférieure à ce qui est envisagé dans l'actuelle proposition décrite dans la note de travail C-WP/14489 du Conseil.

2.5 Selon le point de vue de l'IATA, la mise en œuvre progressive pourrait largement refléter l'esprit de l'Accord de Paris de 2015 et les principes d'équité, de responsabilité commune mais différenciée et de capacités respectives. En particulier, la disposition spéciale applicable aux pays moins avancés, aux petits États insulaires en développement et aux pays sans littoral en développement vont limiter les impacts du mécanisme sur les économies en développement et émergentes, à moins que la maturité et la compétitivité de leurs marchés d'aviation ne justifient leur inclusion.

² [Réf. : A39 ATAG general GMBM paper]

2.6 Dans les délibérations sur la classification des États en vue de rendre opérationnelle la mise en œuvre progressive, il importe que le critère de classification n'accentue pas les distorsions directes ou indirectes du marché, et ne réduise pas indûment la couverture des émissions de l'aviation internationale.

2.7 Enfin, il est particulièrement important que le critère reflète adéquatement le niveau des activités d'aviation. Le critère peut être fondé sur les émissions de CO₂ ou sur le nombre de kilomètres-passagers payants, mais il devrait inclure toutes les activités aériennes internationales vers et en provenance des États individuels, et non pas seulement les activités aériennes des exploitants qui détiennent une AOC dans chaque État, sans quoi les exploitants non commerciaux qui ne sont soumis à aucune exigence d'AOC seraient exclus. Si les données relatives à l'AOC sont utilisées comme critère de classification des États, il devrait être clairement établi que cela n'entraîne pas que les exploitants non commerciaux soient exclus du mécanisme GMBM.

3. SUITE À DONNER

3.1 L'Assemblée est invitée à prendre en considération les points de vue exprimés dans la présente note de travail lors de ses délibérations sur le mécanisme GMBM pour l'aviation internationale.