



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

POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR UNE MESURE MONDIALE FONDÉE SUR LE MARCHÉ POUR L'AVIATION INTERNATIONALE

(Note présentée par le Conseil international des aéroports – ACI, l'Organisation des services de navigation aérienne civile – CANSO, l'Association du transport aérien international – IATA, le Conseil international de l'aviation d'affaires – IBAC, le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales – ICCAIA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'industrie aérienne a adopté une approche proactive dans sa réponse au défi mondial urgent des changements climatiques. En 2009, l'industrie a établi trois cibles ambitieuses de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale et elle a mis en place une stratégie à quatre piliers pour atteindre ces objectifs. L'industrie demeure persuadée que les mesures relatives aux technologies, aux méthodes d'exploitation et aux infrastructures offriront des solutions à long terme pour assurer la croissance durable de l'industrie aérienne, dans un contexte de partenariat entre l'industrie et les gouvernements. Toutefois, nous constatons aussi qu'une mesure mondiale fondée sur le marché (GMBM) sera nécessaire pour compenser les écarts d'émissions en attendant que les autres mesures produisent tous leurs effets.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter une GMBM unique pour l'aviation internationale, en tenant compte des éléments de conception recommandés décrits au paragraphe 2.4.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique — <i>Protection de l'environnement</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est requise.
<i>Références :</i>	

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

1. INTRODUCTION

1.1 En 2009, l'industrie de l'aviation civile a établi trois cibles relatives à son impact sur le climat :

- a) objectif à court terme d'améliorer l'efficacité énergétique de 1,5 % par année ;
- b) objectif à moyen terme de plafonner les émissions nettes de CO₂ par une croissance neutre en carbone ; et
- c) objectif à long terme de réduire de moitié les émissions de CO₂ d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005.

1.2 En 2010, la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI a elle-même adopté les objectifs suivants pour l'aviation :

- a) une moyenne mondiale annuelle d'amélioration de l'efficacité énergétique de 2 % d'ici 2020 ;
- b) un objectif ambitieux d'amélioration de l'efficacité énergétique de 2 % par année à l'échelle mondiale de 2021 à 2050 ; et
- c) un objectif collectif ambitieux à moyen terme de maintenir, à l'échelle mondiale, les émissions nettes de CO₂ de l'aviation internationale au même niveau à compter de 2020.

1.3 Nous croyons que l'OACI doit conserver un rôle de premier plan dans les efforts pour résoudre le problème des émissions de CO₂ de l'aviation internationale au moyen d'améliorations technologiques, dont les carburants de remplacement durables, les améliorations opérationnelles, les mesures d'infrastructures et une GMBM bien conçue pour compenser les écarts d'émissions résiduels.

1.4 Pour sa part, l'industrie s'est engagée à atteindre ses objectifs et a consacré des ressources considérables à la mise au point de technologies efficaces sur le plan énergétique, comme des matériaux plus légers et des technologies avancées de moteur, l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, le soutien au déploiement d'infrastructures modernisées et la commercialisation de carburants de remplacement durables.²

1.5 Depuis 2010, l'industrie a aussi fourni une expertise importante en appui aux travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI, et en particulier à l'élaboration d'une norme de certification relative au CO₂ pour les nouveaux types d'aéronefs.

1.6 En 2013, la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI a décidé de mettre au point un mécanisme GMBM pour l'aviation internationale, qui serait soumis à la 39^e session de l'Assemblée. L'industrie a apporté son soutien aux travaux d'élaboration du mécanisme GMBM en participant aux discussions du Groupe consultatif sur l'environnement et du Groupe de haut niveau du Conseil, à l'événement Global Aviation Dialogues, à la réunion de haut niveau tenue du 11 au 13 mai 2016, et aux travaux du Groupe technique spécial du CAEP sur la mesure mondiale fondée sur le marché.

² Par exemple, les aéroports ont fait preuve de leur engagement en instaurant partout dans le monde le programme d'accréditation carbone des aéroports, qui compte actuellement 156 aéroports accrédités dans 40 pays, ce qui représente près de 32 % du trafic mondial de passagers aériens.

1.7 Lors du Sommet mondial 2015 sur l’aviation durable de l’ATAG, qui s’est tenu un an avant la présente Assemblée, 29 directeurs généraux de l’industrie, représentant plus de 90 % de l’aviation commerciale, ont adressé aux gouvernements une lettre ouverte dans laquelle ils s’engageaient à poursuivre leur action en matière de changements climatiques et à soutenir le projet de développement d’une GMBM pour l’aviation.³

2. DISCUSSION

2.1 L’industrie est persuadée que les mesures relatives aux technologies, aux méthodes d’exploitation et aux infrastructures offriront des solutions à long terme pour assurer la croissance durable de l’aviation. Étant donné le temps nécessaire pour que les technologies et les infrastructures produisent tous leurs effets, il faudra une GMBM pour combler provisoirement les écarts.

2.2 Une GMBM pour l’aviation internationale ne devrait être envisagée que dans le cadre d’un plus large ensemble de mesures, pour gérer les émissions de CO₂ de l’aviation qui ne peuvent pas être réduites par des mesures rentables spécifiques à l’industrie.

2.3 Nous croyons que les principes généraux⁴ qui suivent devraient guider les États de l’OACI dans leur décision concernant l’adoption du GMBM lors de cette Assemblée :

- a) La mesure ne devrait pas être conçue ni utilisée pour générer des revenus généraux ou pour réduire la demande de transport aérien.
- b) Elle doit avoir une portée mondiale et sauvegarder une saine concurrence.
- c) Elle doit empêcher l’adoption de mesures unilatérales qui créeraient une mosaïque réglementaire insoutenable, faisant augmenter la complexité, les coûts et les distorsions du marché.
- d) Elle devrait être simple à administrer, chaque exploitant déclarant ses émissions à un seul État.

2.4 Nous faisons également remarquer que lors de la 72^e Assemblée générale annuelle de l’IATA, tenue à Dublin les 2 et 3 juin 2016, l’industrie aérienne a massivement adopté une résolution⁵ sur le développement d’une GMBM pour l’aviation internationale. La résolution énonce une série d’éléments de conception recommandés pour le mécanisme mondial de compensation du carbone :

- a) Mise en œuvre graduelle – une approche graduelle d’inclusion des routes entre certains États pourrait répondre au besoin de différenciation entre les États, en tenant compte de façon pratique de leurs situations particulières et de leurs capacités respectives, reconnaissant ainsi les différents niveaux de maturité des marchés de l’aviation, à condition que le critère adopté pour classer les États ne cause pas de distorsion du marché et que tous les exploitants sur une même route soient traités également, peu importe leur État d’origine.

³ Voir www.enviro.aero/openletter

⁴ Voir les éléments indicatifs décrits dans l’Annexe à la résolution A38-18 de l’Assemblée

⁵ Voir <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/iata-agm-2016-resolution-mbm.pdf>

- b) Exemptions techniques – on devrait inclure des exemptions techniques pour les très petits aéronefs, les petits exploitants et des types particuliers d'exploitation. Cela limiterait le fardeau administratif imposé à certains exploitants responsables d'une partie négligeable des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Une exemption limitée dans le temps devrait aussi être incluse pour les nouveaux exploitants.
- c) Calcul des seuils – le calcul des seuils basé sur une seule année ne tient pas compte de la possibilité que la mesure des émissions de l'industrie en 2020 soit affectée par des circonstances extraordinaires perturbant le niveau d'activité de l'aviation durant cette année particulière. Utiliser la moyenne des émissions sur une période de deux ou trois ans permettrait d'aplanir toute fluctuation imprévue pouvant survenir.
- d) Répartition des obligations – elle devrait être établie par les États lors de la présente Assemblée de l'OACI, en tenant compte d'une pondération appropriée entre la composante sectorielle et la composante individuelle, reconnaissant que la pondération pourrait changer durant la période d'application du mécanisme GMBM. Une partie de la mesure acceptée par les États pourrait aussi inclure des rajustements spécifiques pour les transporteurs à croissance rapide ou ceux qui ont pris des mesures de réduction du CO₂ avant l'entrée en vigueur de la GMBM en 2020.
- e) Pour garantir la clarté et la certitude chez les exploitants, des méthodes claires de calcul de la répartition des obligations devraient être approuvées par la présente Assemblée.
- f) Phase précédant la mise en œuvre – si les États s'entendent pour que la GMBM comporte une phase préalable à la mise en œuvre (ou pilote) avant la mise en œuvre intégrale, cette phase devrait servir à acquérir de l'expérience en matière de surveillance standardisée et de processus de déclaration et de vérification, le tout sans reporter la date prévue de mise en œuvre de la GMBM.
- g) Redistribution – les émissions non couvertes par le mécanisme en raison de la mise en œuvre graduelle ou des exemptions ne devraient pas être redistribuées aux exploitants soumis au mécanisme.
- h) Pas de mesures redondantes – La GMBM devrait être le seul mécanisme mondial de gestion des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, éliminant la nécessité de toute mesure régionale ou nationale redondante.
- i) Déclaration et cycle de conformité – La surveillance et la déclaration des émissions devraient se faire sur une base annuelle, et comporter un cycle de conformité de trois ans pour la restitution des crédits du carbone, afin de laisser aux exploitants la plus grande flexibilité dans l'acquisition des crédits de carbone couvrant leurs obligations de compensation.
- j) Révision du mécanisme – une clause de révision détaillée, spécifique et régulière devrait être incluse pour permettre de régler toute question qui pourrait survenir durant la mise en œuvre du mécanisme.
- k) Unités de carbone – les exploitants d'aéronefs devraient avoir un accès aussi large que possible aux marchés du carbone et pouvoir utiliser toutes les unités de carbone

respectant l'intégrité environnementale et les autres critères d'admissibilité adoptés par les États à l'OACI. Cela devrait inclure, sans s'y limiter, toutes les unités d'émissions actuellement acceptées ou à venir dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, y compris les activités REDD+.

- l) Sauvegarde des coûts – une clause visant à déclencher une révision fondamentale de la GMBM si certains paramètres de coût sont surpassés pourrait être considérée par les États comme appropriée, mais cela ne devrait pas interférer directement avec la dynamique naturelle du marché du carbone ni influencer le prix ou la disponibilité des unités d'émissions.

2.5 Les signataires de la présente note approuvent entièrement les éléments de conception recommandés.

3. CONCLUSION

3.1 L'industrie mondiale unifiée de l'aviation, représentée par les signataires de la présente note de travail, s'est engagée à réduire sa contribution aux changements climatiques et, en particulier, à stabiliser ses émissions nettes grâce à une croissance neutre en carbone à partir de 2020. L'adoption par l'Assemblée d'une GMBM unique pour l'aviation internationale est un élément clé dans la poursuite de cet objectif. Toutefois, pour que la GMBM soit mise en œuvre de façon efficace et en temps opportun, cette Assemblée doit parvenir à une entente sur les éléments clés de la mesure.

3.2 L'Assemblée est invitée à adopter une GMBM unique pour l'aviation internationale, en tenant compte des éléments de conception recommandés énoncés au paragraphe 2.4 de la présente note.

— FIN —