



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

UNE GMBM POUR L'AVIATION INTERNATIONALE — CONSIDÉRATIONS CONCERNANT LA SURVEILLANCE, LA DÉCLARATION ET LA VÉRIFICATION, LES CRITÈRES DES UNITÉS D'ÉMISSIONS ET LES REGISTRES

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'IATA salue le travail entrepris à l'OACI depuis la 38^e Assemblée sur les aspects techniques, les impacts environnementaux et économiques et les modalités des options possibles en vue d'une mesure mondiale fondée sur le marché (GMBM). La présente note de travail souligne l'importance des principes de simplicité, d'intégrité et de confidentialité pour les exploitants aériens, et fait remarquer qu'il faudra encore du travail dans différents domaines clés liés au mécanisme de surveillance, de déclaration et de vérification, aux critères d'admissibilité des unités d'émissions et aux registres pour permettre la mise en œuvre complète d'une GMBM pour l'aviation internationale à compter du 1^{er} janvier 2020.

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

- l'importance pour les exploitants aériens des principes énoncés aux paragraphes 2.2 et 3.2 de la présente note et l'importance de poursuivre en priorité les travaux concernant la surveillance, la déclaration et la vérification (MRV), les critères des unités d'émissions (EUC) et les registres ;
- l'engagement de l'IATA à soutenir l'OACI et les États dans leurs efforts de renforcement des capacités et d'assistance à la mise en œuvre de la GMBM à partir de 2020, selon les besoins.

<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 L'IATA salue le travail entrepris à l'OACI depuis la 38^e Assemblée sur les aspects techniques, les impacts environnementaux et économiques et les modalités des options possibles en vue d'une mesure mondiale fondée sur le marché (GMBM).

1.2 L'IATA appuie l'actuelle recommandation du CAEP concernant la surveillance, la déclaration et la vérification (MRV) du carburant utilisé et des émissions, et les critères d'admissibilité des unités d'émissions (EUC).

1.3 Toutefois, nous constatons qu'il faudra encore un travail considérable dans plusieurs domaines clés liés au mécanisme MRV, aux EUC et aux registres pour permettre la mise en œuvre complète de la GMBM pour l'aviation internationale à compter de 2020.

2. MÉCANISME MRV POUR L'UTILISATION DU CARBURANT ET LES ÉMISSIONS, DANS LE CADRE DE LA GMBM

2.1 Un système de MRV harmonisé est absolument nécessaire à la mise en œuvre de la mesure mondiale fondée sur le marché, et c'est un élément clé pour en garantir l'intégrité et assurer le traitement juste et équitable des exploitants.

2.2 Toutefois, il est important que les exigences de MRV respectent certains principes de base, en particulier les suivants :

- a) *Simplicité et flexibilité* : pour favoriser la transparence, réduire les coûts administratifs tant pour les gouvernements que pour les exploitants aériens, et faciliter la mise en œuvre rapide de la mesure, les exigences de MRV devraient demeurer aussi simples que possible et échelonnables pour répondre aux besoins des grands et des petits exploitants, tout en garantissant l'intégrité des données. Le mécanisme de déclaration de la consommation de carburant devrait être flexible et permettre aux exploitants de choisir parmi une hiérarchie de méthodologies de déclaration.
- b) *Transparence et confidentialité* : l'IATA constate que la transparence et l'accès aux données et informations sous le régime de la GMBM seront nécessaires pour assurer la conformité aux exigences du système et garantir un traitement égal de tous les participants. La confidentialité des données sur la consommation de carburant et les émissions fournies à des fins de conformité doit toutefois être reconnue et l'information exigée devrait se limiter à ce qui est nécessaire à l'administration de la GMBM.
- c) *Carburants de remplacement durables* : les exploitants aériens qui achètent des carburants de remplacement devraient pouvoir comptabiliser les réductions d'émissions occasionnées par ces carburants, relativement à leurs émissions et obligations de compenser dans le cadre de la GMBM. Il s'agit là d'un élément critique du panier de mesures de l'OACI à l'égard des changements climatiques et du rôle que la GMBM jouera dans ce panier de mesures.

3. EUC POUR LA GMBM

3.1 L'IATA salue le travail de l'OACI relativement aux critères des unités d'émissions qui seront achetés par les exploitants aériens. Selon le point de vue de l'IATA, ces critères jouent un rôle fondamental en garantissant l'intégrité environnementale de la GMBM. L'IATA accueille aussi favorablement la proposition de créer un Groupe intérimaire d'évaluation du programme (IPAG) et le travail soutenu du CAEP dans le domaine des critères d'admissibilité, afin de faciliter une action rapide des exploitants et d'améliorer la certitude du marché en terme de disponibilité future et d'admissibilité des unités d'émissions.

3.2 Selon l'IATA, les exploitants aériens devraient avoir le plus large accès possible aux marchés du carbone et être en mesure d'utiliser les unités d'émissions de carbone qui satisfont aux critères d'intégrité environnementale et autres critères d'admissibilité qui seront adoptés par les États à l'OACI. Ces critères devraient inclure, sans s'y limiter, toutes les unités d'émissions actuelles ou à venir dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, dont les unités d'émissions associées aux programmes volontaires accrédités de compensation du carbone, s'ils satisfont aux critères d'admissibilité. Compte tenu des avantages qu'ils apportent, en plus de réduire les émissions de carbone, les activités de REDD+ devraient être admissibles, sous réserve, encore une fois, de satisfaire aux critères d'admissibilité établis par l'OACI. Il est important que les compagnies aériennes aient un large accès à un nombre suffisant de crédits de grande qualité, notamment au début du programme.

4. REGISTRES

4.1 Le registre est un élément crucial de la structure institutionnelle nécessaire au fonctionnement de la GMBM. Comme la mise au point d'un système de registre suffisamment robuste pourrait nécessiter jusqu'à trois années de travail, l'IATA tient à souligner l'importance de poursuivre sans délai le travail de mise au point d'une structure de registre.

5. CONCLUSIONS

5.1 L'IATA appuie entièrement les travaux en cours à l'OACI relativement au mécanisme MRV, aux EUC et au registre, et elle appuie les recommandations formulées par le CAEP jusqu'ici. Toutefois, il est important de poursuivre le travail et d'en faire une priorité, afin que les SARPS et autres éléments d'orientation soient disponibles à temps pour permettre aux exploitants et aux autorités administratives de prendre les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la GMBM.

5.2 Par conséquent, l'IATA appuie fortement les demandes concernant l'adoption des SARPS et des orientations relatives au système MRV de la GMBM d'ici juin 2017²; des EUC qui régiront l'achat des unités d'émissions appropriées par les exploitants aériens dans le cadre du mécanisme³; et des politiques et orientations en vue de la création, d'ici 2018, des registres dans le cadre de la GMBM⁴.

² Voir la note de travail C-WP/14489 du Conseil, Annexe, paragraphe 17 (a).

³ Voir la note de travail C-WP/14489 du Conseil, Annexe, paragraphe 17 (c).

⁴ Voir la note de travail C-WP/14489 du Conseil, Annexe, paragraphe 17 (f).

5.3 L'IATA appuie aussi fortement la proposition formulée au paragraphe 18 de l'annexe de la note de travail C-WP/14489 du Conseil et encourage l'Assemblée à décider que l'OACI et les États membres devront prendre toutes les mesures nécessaires en vue du renforcement des capacités et de l'assistance et du développement de partenariats pour la mise en œuvre de la GMBM à compter de 2020. L'IATA s'engage à collaborer avec l'OACI et les États pour faciliter le renforcement des capacités et la mise en place du mécanisme, en plus de fournir l'assistance aux membres de l'IATA.

5.4 L'IATA invite l'Assemblée à noter :

- a) l'importance pour les exploitants aériens des principes énoncés aux paragraphes 2.2 et 3.2 de la présente note et l'importance de poursuivre en priorité les travaux concernant le mécanisme MRV, les EUC et les registres; et
- b) l'engagement de l'IATA à soutenir l'OACI et les États dans leurs efforts de renforcement des capacités et d'assistance à la mise en œuvre de la GMBM à partir de 2020, selon les besoins.

— FIN —