

ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

## COMITÉ EXÉCUTIF

**Point 22: Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre****POSITION DE L'INDONÉSIE SUR LE RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (GMBM) POUR L'AVIATION INTERNATIONALE**

(Note présentée par l'Indonésie)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

L'Indonésie appuie l'établissement d'un régime de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation civile internationale et la présente note résume la position de l'Indonésie sur le texte du *Projet de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM)*. L'Indonésie souhaite s'assurer que les obligations de compensation des émissions de l'exploitant pour une année donnée puissent être réduites par le recours à des carburants alternatifs durables sur une base individuelle (paragraphe 5) ; l'Indonésie serait prête à prendre des mesures précoces en adoptant le régime dans sa première phase de mise en œuvre (2021) si un soutien technique est reçu de la part de l'OACI et/ou d'autres États membres (paragraphe 7). L'Indonésie est en faveur d'une transition dynamique de la répartition des obligations de compensation de 100 % pour le secteur à une approche individuelle (paragraphe 9).

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

- a) à noter l'engagement de l'Indonésie en faveur des travaux de l'OACI et son appui du régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale ;
- b) à noter la volonté de l'Indonésie à adopter des mesures précoces en faveur de son adhésion au régime et à y entrer dans la première phase, tout en demandant assistance technique de l'OACI et en souhaitant une coopération avec d'autres États ;
- c) à veiller à ce que les obligations de compensation des émissions d'un exploitant pour une année donnée puissent être réduites par l'utilisation de carburants alternatifs durables sur une base individuelle plutôt que sectorielle ;
- d) à appuyer une transition dynamique de la répartition des obligations de compensation d'une approche sectorielle à 100 pourcent à une approche individuelle ;
- e) à appuyer le développement d'unités d'émissions liées à la protection of forêts (comme le REDD+) et à instituer une préférence pour les projets situés dans des économies en développement et dans des États moins développés.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E – <i>Protection de l'environnement</i> .
---------------------------------	---

<i>Implications financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2017-2019 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	HLM-GMBM-Feuille volante n° 2 : <i>Projet de texte de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM).</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 La direction générale de l'aviation civile (DGCA) d'Indonésie, relevant du ministère des Transports, s'engage en faveur des travaux et des politiques de l'OACI concernant la protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation, comme cela a été affirmé par son plan d'action de l'état pour réduire les émissions des GES dans le secteur de l'aviation, soumis à l'OACI en juillet 2013 et mis à jour en juin 2015.

1.2 La mise en œuvre de ce plan d'action comprend, entre autres choses, des mesures clés pour réduire les émissions du secteur du transport aérien indonésien, le développement de carburants alternatifs durables et l'application des mesures basées sur le marché

1.3 L'Indonésie a participé activement aux récentes discussions bilatérales et multilatérales de l'OACI concernant l'établissement d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale et a accueilli en 2016 l'un des séminaires des Dialogues sur l'aviation mondiale (GLAD) en vue de faciliter un accord à la présente 39<sup>e</sup> Assemblée.

1.4 Par cette note, l'Indonésie souhaite partager sa position sur le *Projet de texte de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM)* présenté par le Conseil sur certains points restant à discuter, notamment le traitement des carburants alternatifs (paragraphe 5), la mise en œuvre progressive (paragraphe 7), la répartition des compensations (paragraphe 9) et la mise en œuvre (paragraphe 17).

## 2. TRAITEMENT DES CARBURANTS ALTERNATIFS (PARAGRAPHE 5)

2.1 L'Indonésie a intégré l'aviation dans sa politique nationale de bioénergie et dans ses objectifs pour les transports, visant à promouvoir le déploiement et l'approvisionnement de ses aéroports en carburants alternatifs durables pour l'aviation.

2.2 Si le régime GMBM n'établit pas de mécanismes assurant que les gains d'émissions nettes de l'utilisation de carburants alternatifs profiteront aux exploitants individuels qui auront normalement à payer une prime pour ces carburants, les politiques nationales et les efforts de l'industrie risquent d'être entravés et même inversés sans effets positifs pour les acteurs nationaux.

2.3 La résolution de l'Assemblée devrait donc assurer que les obligations de compensation des émissions des exploitants au cours d'une année puissent être réduites par l'utilisation de carburants alternatifs durables sur une base individuelle et non par la répartition des avantages dans le cadre d'une approche sectorielle.

### **3. ADHÉSION PROGRESSIVE (PARAGRAPHE 7)**

3.1 L'Indonésie appuie la participation par étape à un système à deux phases : à compter de 2021 et à compter de 2026.

3.2 L'utilisation d'une unité spécifique telle que la tonne-kilomètres payante (TKP) pour déterminer la participation au régime a l'avantage de la précision et de la clarté, mais consciente d'éventuelles difficultés pour aboutir à un accord sur une unité appropriée assurant un niveau suffisant de couverture et d'intégrité environnementale, l'Indonésie est prête à se rallier à une approche plus pragmatique basée sur une participation optionnelle (volontaire) à la première phase ; les autres États du système qui n'entrent pas dans la première phase le feraient dans la seconde.

3.3 Pour décider s'ils entrent dans la première phase, les États doivent évaluer leur état de préparation et leur capacité de participation, en plus d'autres facteurs, dont leur niveau d'activité dans l'aviation. L'Indonésie considère que toutes les économies développées devraient être considérées comme ayant la capacité d'entrer dans la première phase de mise en œuvre, dans tous les cas.

3.4 Sur la base de la proposition initiale du Conseil, l'Indonésie aurait la possibilité de s'associer au GMBM que dans la seconde phase, notre pays souhaite démontrer son engagement envers l'OACI, les autres États membres et les efforts mondiaux de lutte contre le changement climatique en s'associant volontairement au régime dans sa première phase (soit à compter de 2021) pour démontrer sa bonne volonté et son esprit de collaboration.

3.5 L'Indonésie invite également les économies en développement à entrer dans la première phase de mise en œuvre se elles en ont la capacité, et invite l'OACI, les économies développées, les institutions financières internationales et les autres acteurs à leur offrir une assistance technique et une aide en matière de capacité destinées à appuyer une mise en œuvre réelle.

3.6 L'Indonésie appuie également les exemptions de certains États, comme le précise le projet de résolution actuel.

### **4. RÉPARTITION DES COMPENSATIONS (PARAGRAPHE 9)**

4.1 Pour la répartition des obligations de compensations, l'Indonésie considère que l'approche sectorielle et l'approche individuelle offrent toutes deux des avantages et des inconvénients pour l'industrie ; en conséquence, elle appuie l'adoption d'un processus dynamique permettant de passer de la première à la seconde dans le cadre du régime.

4.2 Si cette approche aboutit à un consensus, il faudra définir le processus et aboutir à un accord sur ce point. À cet effet, l'Indonésie souhaite apporter son soutien à toutes les discussions portant sur la formulation d'un tel système.

### **5. MISE EN ŒUVRE (PARAGRAPHE 17)**

5.1 L'Indonésie s'engage à déployer un effort particulier avant 2021 pour se préparer à la mise en œuvre des systèmes de pilotage, de surveillance, de comptes rendus et de vérification (MRV) du GMBM en vue d'aider l'OACI et les autres États membres à identifier les obstacles et à partager leurs expériences pour contribuer à la mise en œuvre dans d'autres pays.

5.2 Elle est également en faveur de partenariats avec d'autres États membres pour la mise en œuvre du système MRV et pour appuyer la coopération, particulièrement au plan régional.

5.3 En ce qui concerne les unités d'émission qui seront adoptées dans le cadre du système, bien que l'Indonésie accepte le principe que les exploitants devraient être libres de choisir les compensations qui leur conviennent le mieux sur le plan des coûts, tant qu'ils respectent les normes qualitatives convenues, elle propose également que l'Assemblée appuie l'adoption d'unités en relation avec les programmes de protection des forêts (comme le REDD+) et soutienne la préférence pour des projet situés dans des économies en développement et dans les États les moins développés.

L'Indonésie appuie également des unités d'émission GMBM compatibles avec la CNUCC.

## 6. CONCLUSION

6.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) noter l'engagement de l'Indonésie envers les travaux de l'OACI et son appui à l'établissement d'un régime de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale ;
- b) noter la volonté de l'Indonésie de prendre des mesures précises pour la mise en œuvre du régime et s'associer à la première phase, tout en sollicitant l'assistance technique de l'OACI et en encourageant la collaboration avec les autres États ;
- c) veiller à ce que les obligations de compensations des émissions d'un exploitant pour une année donnée soient réduites par l'utilisation de carburants alternatifs durables sur une base individuelle et non sur une base sectorielle ;
- d) appuyer une transition dynamique de la répartition des obligations d'une approche à 100 % sectorielle à une approche individualisée ;
- e) appuyer le développement d'unités d'émissions liées à la protection des forêts (comme le REDD+) et établir une préférence pour les projets situés dans les économies en développement et les États les moins développés.