



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

LE MÉCANISME DE DÉVELOPPEMENT PROPRE (CDM) POUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE COMME DU PROGRAMME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSA)

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il ne fait aucun doute que les activités de l'OACI pour faire face aux changements climatiques ont toujours clairement eu comme objectif de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale. Toutefois, l'« *objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO₂ de l'aviation internationale à partir de 2020* » (CNG 2020) et, du fait même de sa nature irréaliste, la nécessité de mettre en œuvre le « *programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale* » (CORSA), même déjà, en phase de pré-mise en œuvre, entraîneront une augmentation absolue des émissions mondiales de CO₂ et, plus important encore, une réduction du niveau global de la sécurité des vols au niveau mondial.

Les impacts négatifs de la mise en œuvre du CORSA comprennent également des risques graves de distorsion des échanges de marché dans le domaine du transport aérien, des frais généraux importants – aussi bien au sein des États que dans le cadre du budget ordinaire de l'OACI – qui ne sont pas directement liés aux activités de réduction des émissions de CO₂, ainsi que des risques significatifs de conduire les compagnies aériennes des pays en développement vers la faillite à court terme.

La présente note fait une analyse globale des impacts négatifs associés à la mise en œuvre du CORSA et offre une autre approche pour faire face aux défis environnementaux, fondée sur le mécanisme dit de développement propre (CDM) pour l'aviation civile internationale (ACDM), comme base de la mise en œuvre du régime mondial de mesures basées sur le marché, approche qui pourrait répondre pleinement aux objectifs du développement durable des Nations Unies (Résolution A/RES/70/1) de l'Assemblée générale des Nations Unies « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030. »

Suite à donner : Les suites à donner par l'Assemblée sont présentées au paragraphe 7 de la présente note.

¹ Version russe fournie par la Fédération de Russie.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques D — <i>Développement économique du transport aérien</i> et E — <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Réduction des dépenses budgétaires de l'OACI affectées à la mise en œuvre du régime mondial du MBM, mobilisation de fonds supplémentaires pour la mise en œuvre des programmes environnementaux de l'OACI et prestation d'une assistance technique ciblée aux États en développement.
<i>Références :</i>	C-WP/14489, <i>Projet de note de travail de l'Assemblée – Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)</i> Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) EAG/11-WP/3, <i>Le mécanisme de développement propre pour l'aviation civile internationale</i> HLM-GMBM-WP/9, <i>L'Accord de Paris sur les changements climatiques comme base pour parvenir à un consensus sur le projet de futur régime mondial de mesures basées sur le marché</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les tendances récentes dans le marché de l'aviation internationale indiquent un glissement du « centre de gravité » vers les pays en développement, qui ont connu au cours des dernières décennies une croissance rapide des volumes de trafic aérien transportés par les compagnies aériennes intérieures. Dans certains cas, le taux de croissance annuel du volume de trafic pour ces pays atteint 20 %, alors que le taux de croissance annuel pour les « leaders traditionnels » du marché de l'aviation internationale n'excède pas 3 %. D'un autre côté, le taux de rendement par exemple pour les compagnies aériennes africaines est 11 fois plus faible que le taux de rendement pour les compagnies aériennes du continent nord-américain. Il est évident que même un fardeau financier supplémentaire mineur limitera la possibilité pour la plupart des compagnies aériennes des pays en développement de poursuivre leur développement et conduira donc à leur exclusion du marché international du transport aérien, ce qui du même coup augmentera nettement le risque de faillite.

2. CRÉDITS D'ÉMISSIONS

2.1 La mise en œuvre d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) reposant sur le CORSIA laisse penser que les compagnies aériennes seront tenues d'acheter des crédits ou quotas d'émissions sur les marchés ouverts du « carbone ». Il convient de noter que dans le cadre de l'approche traditionnelle de l'OACI, à l'échelle du système, s'agissant du développement du système de transport aérien mondial, l'approche proposée pour la mise en œuvre du GMBM laisse penser que le fardeau économique supplémentaire ne reposera que sur les compagnies aériennes.

2.2 En fait, les crédits d'émissions sont un mécanisme de retour rapide sur investissement dans le cadre de projets éco-efficaces déjà achevés mis en œuvre dans d'autres secteurs industriels. Ainsi, l'achat de ces crédits d'émissions par les exploitants du transport aérien, dans la plupart des cas, ne fera que renforcer la rentabilité des grandes compagnies multinationales qui ont réalisé de tels projets et n'apportera aucune contribution à la réduction des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation civile internationale.

2.3 Selon certaines estimations, dans les 15 premières années seulement après la mise en œuvre du GMBM basé sur le CORSIA en 2020 et la participation de l'aviation civile internationale au financement du « Fonds vert pour le climat » de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), la perte mondiale pour l'industrie s'élèvera à environ à 200 milliards USD, ce qui inévitablement aura une incidence négative sur le rythme du développement technologique du secteur de l'aviation, principalement dans les pays en développement. L'Assemblée de l'OACI, suivie par le Conseil de l'OACI, a déjà jugé préoccupante l'utilisation de l'aviation civile internationale comme l'une des sources potentielles de mobilisation des revenus pour financer les activités liées au climat dans d'autres secteurs, ainsi qu'il apparaît au dixième paragraphe du préambule de l'« Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime de mesures basées sur le marché (MBM). » Toutefois, la mise en œuvre du GMBM sur la base du CORSIA signifie en réalité que le secteur de l'aviation internationale sera l'une des sources du refinancement des projets environnementaux déjà menés dans d'autres secteurs industriels.

3. LE CORSIA COMME FACTEUR DE RÉDUCTION DU NIVEAU DE LA SÉCURITÉ DES VOLS DANS LE MONDE ET D'AUGMENTATION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

3.1 Les flux financiers provenant de l'industrie de l'aviation, qui augmentent de manière exponentielle dans le temps, réduiront nettement le potentiel du développement technologique du secteur, notamment le renouvellement des flottes d'aéronef, la mise en œuvre de nouvelles procédures basées sur la performance des aéronefs et d'autres programmes visant à améliorer le niveau de sécurité et de déficience opérationnelle du système mondial de transport aérien dans son ensemble.

3.2 Il est évident que le potentiel de la réduction des émissions de CO₂ est directement relié au développement technologique du secteur de l'aviation civile internationale. Il importe de noter que la nature mondiale du transport aérien prédétermine l'impact négatif de l'écart technologique dans certaines régions du monde en termes de possibilités de mettre en œuvre les progrès technologiques de l'ensemble du système de transport aérien international.

3.3 Avec la demande mondiale croissante de transport aérien, les exploitants qui n'ont pas la capacité financière de suivre les progrès technologiques devront prolonger l'exploitation d'aéronef moins sobre en carburant, ce qui sera donc un facteur d'augmentation des émissions de CO₂ dans le secteur et entravera également la mise en œuvre de nouvelles procédures basées sur les performances des aéronefs. Il en résultera donc un impact négatif sur la production de nouvelles générations d'aéronefs, à savoir une réduction du nombre total de commandes, ce qui affectera également le calendrier de mise au point d'une nouvelle génération d'avions, plus efficaces et plus sûrs.

3.4 Les considérations ci-dessus donnent à penser que le CORSIA aura une incidence extrêmement négative sur le potentiel de réduction réelle des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale et sur le niveau global de sécurité des vols dans le monde. En outre, le réinvestissement d'importants fonds dans des projets qui sont déjà menés dans d'autres secteurs industriels n'aura pas d'incidence sur la réduction des émissions de CO₂ au niveau mondial, mais au contraire ne fera qu'augmenter la rentabilité des compagnies multinationales.

4. PERTES FINANCIÈRES POUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES DES PAYS NON INCLUS DANS LE CORSIA LORS DE LA PREMIÈRE PHASE DE LA MISE EN ŒUVRE DU GMBM

4.1 L'idée que les pays qui ne sont pas inclus dans le CORSIA dans la première phase de la mise en œuvre du GMBM seront en mesure d'obtenir une aide financière régulière au cours des cinq prochaines années (analogues au principe « des minimis ») ne correspond pas à la réalité. La raison en est que, à partir de 2017, tous les pays sans exception seront tenus de mettre en place des registres d'émissions pour les exploitants de transport aérien au niveau national ou régional. Cette activité exigera non seulement que soient apportés des changements appropriés à la législation nationale, mais également la mise en place de l'infrastructure nécessaire au fonctionnement des registres d'émissions, la formation et la rémunération du personnel participant à l'activité. En outre, tous ces frais généraux n'auront pas de rapport direct avec les projets de réduction des émissions de CO₂.

4.2 L'approche dite « approche fondée sur les routes », proposée au paragraphe 8 du dispositif du projet de résolution de l'Assemblée susmentionné fait obligation à tous les exploitants, sans exception, d'acheter des crédits d'émissions lorsque les vols sont effectués sur des routes reliant des États qui sont inclus dans le CORSIA pendant la première phase de mise en œuvre, indépendamment de leur pays d'immatriculation. Étant donné que dans le marché du transport aérien international aujourd'hui, il y a plus de 50 000 routes entre paires de villes actives, il est évident qu'une telle « approche fondée sur les routes » complique grandement la surveillance des émissions et les procédures de vérification des compagnies aériennes individuelles et donc qu'elle augmente les niveaux des frais généraux de bureaucratie. Il faut y ajouter que les compagnies aériennes des pays en développement qui ne peuvent payer l'achat de crédits d'émissions seront forcées de changer leurs réseaux de routes, donc qu'elles seront désormais encore plus éloignées du marché du transport aérien international.

4.3 Il est important de noter que le manque d'incitations économiques au développement de compagnies aériennes qui, pour une raison ou une autre, ne subissent pas de pertes importantes lors de la première phase de mise en œuvre, sera également un facteur de ralentissement de leur développement technologique et donc de réduction de leur compétitivité sur le marché du transport aérien international, ce qui, à l'avenir, conduira inévitablement à la perte de leur part du marché, avec toutes les conséquences connexes.

5. CONSTATATIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DU GMBM BASÉ SUR LE CORSIA

5.1 Pour les raisons mentionnées ci-dessus, les quatre constatations parfaitement évidentes présentées ci-après peuvent être faites au sujet de la mise en œuvre du GMBM basé sur le CORSIA :

- a) elle va à l'encontre de l'objectif stratégique de l'OACI « Protection de l'environnement » et des efforts des États membres de l'OACI visant à réduire les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation civile internationale ;
- b) elle aura un impact extrêmement négatif sur la mise en œuvre du principal objectif stratégique de l'OACI « Sécurité », ainsi que sur l'objectif stratégique « Développement économique du transport aérien » ;

- c) elle constituera un outil permettant d'utiliser l'aviation civile internationale comme l'une des sources potentielles pour la mobilisation de recettes pour financer des activités liées aux changements climatiques d'autres secteurs industriels ;
- d) elle entraînera de graves distorsions du marché qui découleront de l'élimination de compagnies aériennes à croissance rapide dans les pays en développement et les pays en transition économique, en favorisant la concurrence déloyale, ce qui évidemment va à l'encontre de l'esprit et de la lettre de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que des objectifs de développement durable des Nations Unies.

5.2 Les constatations ci-dessus mettent en doute la possibilité d'une mise en œuvre globale du GMBM basé sur le CORSIA en raison du fait que pas mal d'États membres de l'OACI préféreraient exprimer des réserves quant à certaines parties où à l'ensemble de la Résolution proposée. En raison de l'absence de tout type de « mécanisme contraignant » dans les dispositions de la Convention de Chicago, ce scénario semble hautement vraisemblable et hautement peu souhaitable. L'absence d'accord entre les États membres sur une question si importante conduira inévitablement à des tensions dans les relations économiques entre États sur le marché du transport aérien. En outre, les États individuels ou leurs alliances régionales tenteront de protéger les intérêts des exploitants de transport aérien interne par la mise en œuvre de divers régimes de « fiscalité environnementale » liés à l'aviation civile internationale, comme cela a déjà été observé dans le cadre du système européen d'échanges de droits d'émissions (EU ETS).

6. LE MÉCANISME DE DÉVELOPPEMENT PROPRE POUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE COMME ALTERNATIVE RAISONNABLE À LA MISE EN ŒUVRE DU GMBM BASÉ SUR LE CORSIA

6.1 Il est évident que la réponse à des défis mondiaux comme les changements climatiques n'est possible que dans le cadre d'efforts consolidés de l'ensemble de la communauté internationale. L'aviation civile internationale est également appelée à contribuer à la réduction des émissions de CO₂ au niveau mondial et à surmonter d'autres défis environnementaux.

6.2 À la 11^e réunion du Groupe consultatif sur l'environnement (EAG) du Conseil de l'OACI (26 – 27 mai 2015), la note de travail EAG/11-WP/3 a été présentée au nom des délégations de l'Inde, de la Chine et de la Russie ; la note déclinait les grandes lignes conceptuelles des principes du « Mécanisme de développement propre pour l'aviation civile internationale » (ACDM), considéré comme une alternative raisonnable à la mise en œuvre du GMBM basé sur le CORSIA.

6.3 Le but de la proposition était de mettre en place un mécanisme pour mobiliser les ressources dont dispose l'aviation civile internationale, pour financer des projets éco-efficaces dans le domaine de l'aviation dans les États en développement. Comme source de financement, la mise en place d'une redevance environnementale au niveau des États a été proposée, dont le montant serait calculé sous forme de taux forfaitaire par tonne de carburant d'aviation utilisée pour les vols internationaux. La responsabilité de décider du montant du taux forfaitaire incomberait à l'Assemblée de l'OACI. Il importe de noter que, comme dans l'Accord de Paris, l'ACDM prévoit le principe de participation volontaire des États, étant entendu que la prestation d'assistance aux pays en développement est une condition de leur participation au programme ACDM, tout comme l'existence de leur plan national de réduction des émissions.

6.4 Les arguments selon lesquels la redevance environnementale susmentionnée constituerait une autre forme de taxation de l'aviation civile sont absolument infondés. Contrairement aux taxes, une telle redevance peut être versée dans un compte spécial auprès d'une institution financière, choisie par l'État, pour transfert annuel ultérieur à un fonds international pour l'environnement de l'OACI (IEF).

6.5 Il importe de noter que contrairement au GMBM basé sur le CORSIA, l'ACDM établit une corrélation directe entre le montant des redevances environnementales introduit par les États et les mesures réelles visant à réduire les émissions de CO₂. En termes d'échanges de droits d'émissions, cette relation directe entre le coût des « unités d'émission » et le résultat de la réduction des émissions de CO₂ est absent par définition.

6.6 La mise en œuvre de l'ACDM ne nécessitera pas la mise en place de superstructures bureaucratiques coûteuses. La seule mesure que doit prendre l'Assemblée de l'OACI est d'appeler les États membres à fournir à l'OACI, sur une base régulière, des données statistiques standard, notamment le Formulaire statistique du transport aérien M « *Consommation de carburant et trafic – Services internationaux et total des services des transporteurs aériens commerciaux*² ».

6.7 Afin de contrôler l'intégrité des données fournies, des données statistiques analogues générées par les principaux partenaires de l'OACI, l'Association du transport aérien international (IATA), et le Conseil international des aéroports (ACI) peuvent être utilisées. Pour ces raisons, on peut conclure que l'ACDM répond aux besoins en termes de facilité d'administration et d'efficacité des coûts. En outre, les frais généraux pour l'exploitation de l'ACDM seront presque nuls.

6.8 Dans le régime GMBM proposé, il est prévu une « clause de sauvegarde » qui donne la possibilité de revoir les critères opérationnels du GMBM dans le cas où des changements défavorables surviennent dans le rapport « offre – prix » sur les marchés du carbone et provoquent un fardeau financier excessif pour l'industrie. Dans ce cas, les pays en développement les plus faibles seraient parmi les premiers touchés. Il est également clair que le retrait du régime GMBM ou le réexamen de ce régime pour l'industrie sera accompagné d'une autre flambée très douloureuse et dévastatrice de distorsion du marché.

6.9 Contrairement au GMBM, l'ACDM est caractérisé par une prévisibilité et une transparence complètes. Toutefois, il ne peut en aucune façon compromettre l'équilibre existant dans les relations économiques au sein du marché du transport aérien mondial. Il est également tenu pleinement compte des principes ci-après de non-discrimination : le principe des « responsabilités communes mais différenciées » (CBDR) et le principe des « circonstances particulières et des capacités respectives des pays en développement » (SCRDCD).

6.10 Il est espéré que la redevance environnementale, comprise dans le prix du carburant d'aviation à chaque aéroport international des États participants à l'ACDM sera égale pour tous les exploitants, indépendamment de la nation à laquelle ils appartiennent. Le principe de participation volontaire, combiné à l'assistance apportée par la communauté de l'aviation aux pays en développement qui ont exprimé leur volonté politique en communiquant à l'OACI leurs plans nationaux de réduction de gaz à émissions, est pleinement conforme au principe CBDR. En même temps, des améliorations de l'infrastructure de ces pays auront évidemment un impact positif sur le niveau de la sécurité des vols dans le monde, ce qui contribuera également au développement durable de l'aviation civile dans tous les États membres de l'OACI sans exception.

² <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

6.11 Le montant de la redevance environnementale sera normalement approuvé par l'Assemblée de l'OACI sur une base triennale, en tenant compte de l'ampleur prévue du financement requis pour des projets environnementaux en aviation, approuvés par le Conseil de l'OACI et adoptés par l'Assemblée de l'OACI. Par exemple, si en 2020, le prix d'une tonne de carburant d'aviation comprenait une redevance environnementale de 1 USD, le budget programme environnemental de l'OACI s'élèverait à environ 300 millions USD, soit une augmentation de presque trois fois la taille du budget annuel du programme ordinaire de l'OACI. La Direction de la coopération technique de l'OACI mettrait en œuvre les projets environnementaux dans les États par l'intermédiaire du programme d'assistance technique de l'OACI, donnant ainsi un sens concret au slogan de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » (NCLB), en pleine conformité avec les objectifs de développement durable des Nations Unies.

6.12 L'ACDM tient également pleinement compte des efforts des compagnies aériennes qui ont déjà investi dans l'amélioration du rendement du carburant de leur flotte, ainsi que d'autres actions intérieures des compagnies aériennes (avant l'introduction de l'ACDM), notamment celles de leurs administrations de l'aviation qui visent à réduire les émissions de CO₂. D'un autre côté, le principe d'un niveau d'émissions de base pour l'an 2020 établi dans le projet proposé de GMBM basé sur le CORSIA encouragera les compagnies aériennes à pleinement maximiser leurs émissions jusqu'à 2020 afin de se soulager du fardeau fiscal GMBM pendant quelque temps après cette date. Il est important de noter que l'approche en deux phases proposée pour la mise en œuvre du GMBM exclut en soi la possibilité de réaliser l'objectif ambitieux mondial de la « neutralité carbone » après 2020 (CNG 2020) puisque, comme il est suggéré, « *les émissions qui ne sont pas visées par le régime en vertu de la mise en œuvre par étapes et des exemptions, ne donneront pas lieu à des exigences de compensation pour les exploitants d'aéronefs inclus dans le régime* » (paragraphe 12 du dispositif du projet de Résolution de l'Assemblée, Appendice, A39-WP/xx).

6.13 L'idée de mettre en place des fonds internationaux sous les auspices de l'OACI n'est pas nouvelle. En 1998, la 32^e session de l'Assemblée de l'OACI s'est penchée sur la question de l'établissement d'un « fonds monétaire international pour l'OACI » aux fins du financement de la mise en œuvre des composantes CNS/ATM et autres projets liés à la sécurité au niveau mondial. Toutefois, contrairement au GMBM, la nécessité de mettre en œuvre cette initiative n'était alors pas dictée par les défis mondiaux qui touchent la sûreté et le développement durable de tous les pays, sans exception.

7. CONCLUSION

7.1 L'Assemblée est invitée à examiner le projet alternatif de résolution de l'Assemblée, présenté en Appendice, « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) » qui prévoit la mise en œuvre du GMBM basé sur le « Mécanisme de développement propre pour l'aviation civile internationale ».

APPENDICE

Résolution A39-XX de l'Assemblée : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM)

L'Assemblée,

I *Considérant* que, par sa Résolution A38-18, elle a décidé d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale, en vue d'une décision à prendre à sa 39^e session, *{Texte existant extrait d'A38-18, § 18}*

II *Rappelant* que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de finaliser les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime GMBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC, *{Texte existant extrait d'A38-18, § 19, al. a)}*

III *Rappelant également* que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime GMBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI, *{Texte existant extrait d'A38-18, § 19, al. c)}*

IV *Reconnaissant* que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable entrepris par le Conseil, son Groupe consultatif sur l'environnement (EAG) et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) en vue d'élaborer une recommandation relative à un régime GMBM, ses éléments de conception et ses mécanismes de mise en œuvre, y compris les analyses des diverses approches de répartition des obligations, *{Nouveau texte reflétant le travail accompli depuis A38}*

V *Rappelant en outre* que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres, ainsi que des organisations intéressées, *{Texte existant extrait d'A38-18, § 19, al. b)}*

VI *Reconnaissant* que deux séries de séminaires GLAD (Dialogues sur l'aviation mondiale) ont été tenues en 2015 et 2016 dans toutes les régions, *{Nouveau texte reflétant le travail accompli depuis A38}*

Appendice

VII *Notant* l'appui de l'industrie de l'aviation à un programme mondial unique de compensation carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, en tant que mesure efficace par rapport à ses coûts, qui compléterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure, ***{Texte existant extrait des considérants d'A38-18}***

VIII *Reconnaissant* qu'il ne devrait pas y avoir de double emploi entre les MBM, et que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois, ***{Basé sur le texte d'A38-18, § f) de l'Annexe}***

IX *Soulignant* que la décision prise par l'Assemblée à sa 38^e session d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale traduit le fait que les États membres appuient résolument une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, ***{Reflète les arguments en faveur d'une solution globale par rapport à un ensemble disparate de MBM}***

X *Réaffirmant* la préoccupation que cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes destinées au financement des activités concernant le climat en faveur d'autres secteurs, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs, ***{Basé sur le texte d'A38-18, § 30, et sur le principe directeur h)}***

XI *Rappelant* la CCNUCC et l'Accord de Paris et *reconnaissant* leur principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales, ***{Mis à jour pour refléter l'Accord de Paris}***

XII *Reconnaissant également* les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables de développement pour l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago, ***{Texte existant extrait des considérants d'A38-18}***

XIII *Se félicitant* de l'adoption de l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC et *reconnaissant* que les travaux relatifs à un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale et sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris, ***{Reconnaissance de l'Accord de Paris}***

XIV *Considérant* que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes comme le mécanisme de développement propre (MDP) et de nouveaux mécanismes de marché dans le cadre de l'Accord de Paris, pour contribuer à l'atténuation des émissions de GES en vue d'un développement durable, qui profitent particulièrement aux États en développement, ***{Nouveau texte reflétant l'Accord de Paris}***

XV *Se félicitant* de la coopération entre la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'OACI en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation, ***{Nouveau texte sur les méthodologies MDP}***

1. *Décide* que la présente Résolution, combinée à la Résolution A39-YY : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* et à la Résolution A39-ZZ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*, remplace les Résolutions A38-17 et A38-18 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

1.bis *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, notamment les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation, les carburants alternatifs durables et un régime GMBM, ainsi que d'autres mesures éventuelles, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation des technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ; **{Panier de mesures et préférence pour des mesures autres que les MBM}**

2. *Reconnaît également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants alternatifs durables ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO₂ correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO₂ de l'aviation internationale à partir de 2020 ; **{Reconnaissance de la difficulté d'atteindre le CNG 2020}**

3. *Décide*, en l'absence de tout fondement scientifique, d'exclure de tout examen complémentaire l'objectif ambitieux mondial CNG 2020 jugé incompatible avec les possibilités réelles du secteur, et d'axer les efforts sur la réalisation de l'objectif ambitieux mondial d'une augmentation annuelle de 2 % du rendement du carburant, sans exclure la possibilité d'une augmentation plus ambitieuse de ce taux sur la base de nouveaux progrès technologiques dans le domaine de l'aviation dans l'avenir prévisible ;

4. *Souligne* le rôle d'un régime GMBM en complément d'un plus large panier de mesures, afin d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ; **{Rôle complémentaire du GMBM pour atteindre le CNG 2020}**

4.bis Détermine que dans l'esprit de l'Accord de Paris sur les changements climatiques, le Mécanisme de développement propre pour l'aviation civile internationale (ACDM) doit être la seule mesure basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale ; **{Pas d'application des MBM faisant double emploi au-delà de l'ACDM}**

5. *Demande* au Conseil de l'OACI d'élaborer aussitôt que possible un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) sous forme de Mécanisme de développement propre pour l'aviation civile internationale (ACDM), afin d'obtenir les meilleurs résultats possibles dans la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale grâce à des incitations économiques pour mettre en œuvre des technologies économes en énergie et à la fourniture aux États en développement qui décident volontairement de participer au GMBM basé sur l'ACDM d'une assistance ciblée pour la mise en œuvre de projets éco-efficaces ; **{l'ACDM est un système de mobilisation de financement du secteur pour la mise en œuvre des projets éco-efficaces dans le domaine de l'aviation civile, avec une augmentation régulière du niveau de sécurité des vols à l'échelle mondiale}**

6. *Demande* au Conseil de l'OACI d'élaborer aussitôt que possible une position sur le Fonds environnemental international de l'OACI (IEF) afin d'accumuler des redevances environnementales des États participants à l'ACDM sur une base volontaire, ainsi que les éléments indicatifs appropriés pour veiller à ce que ces États développent et incluent les dispositions appropriées dans les législations nationales, avec prescription de la procédure d'établissement des redevances environnementales et de leur transfert à l'IEF de l'OACI ;
7. *Décide* de tenir en 2018 une réunion de haut niveau sur la protection de l'environnement afin d'évaluer l'état de préparation de l'OACI et des États membres à la mise en œuvre du GMBM basé sur l'ACDM en 2020 ;
8. *Prie instamment* les États membres de faire tous leurs efforts pour s'acquitter de leurs obligations au titre de la Convention et des résolutions de l'Assemblée, afin d'appuyer les travaux de l'Organisation dans le domaine du transport aérien, et en particulier de présenter aussi rapidement que possible les statistiques et autres données les plus complètes, notamment les renseignements sur «Consommation de carburant et trafic - Services internationaux et total des services des transporteurs aériens commerciaux» (Formulaire du transport aérien M³), dont a besoin l'Organisation pour ses travaux dans le domaine du transport aérien ;
9. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que les États membres prennent toutes les mesures pour que soient réalisés des progrès en matière de technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et de carburants alternatifs durables et qu'ils en tiennent compte dans leurs plans d'action portant sur les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, qui constituent la base de la prestation d'une assistance technique ciblée dans le cadre de l'ACDM ; de suivre et de faire rapport sur les progrès de la mise en œuvre des plans d'action ; et de veiller à ce qu'une méthodologie soit élaborée dans le cadre du régime afin d'évaluer la réduction des émissions obtenues par un exploitant pour une année donnée grâce à l'utilisation de tous les éléments disponibles du panier de mesures, y compris des carburants alternatifs durables ; **{Progrès futurs des mesures autres que MBM}**
10. *Reconnaît* les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux incidences des changements climatiques, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, tout en priorisant la prestation d'une assistance technique auxdits États dans le cadre de l'ACDM ; **{Reconnaissance des circonstances particulières des États}** – **Appui à la différenciation**
11. *Appelle* tous les États à prendre une décision dès que possible quant à leur adhésion à l'ACDM et à informer le Conseil de l'OACI de leur intention ;
12. *Note* les travaux menés par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, sur le système de suivi, de compte rendu et vérification (MRV) et *demande* au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, de mettre au point dès que possible un système de suivi des émissions reposant sur les données statistiques fournies régulièrement par les États, et de veiller à sa vérification sur la base des statistiques générées par l'IATA et l'ACI de façon à permettre la mise en œuvre intégrale de l'ACDM à compter de 2020 ; **{MRV}**

³ <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

13. *Décide* qu'un examen périodique de l'efficacité de la mise en œuvre de l'ACDM sera entrepris, en vue de sa soumission à l'Assemblée, pour évaluer la réduction réelle des émissions de CO₂ résultant de l'exécution de projets menés dans le cadre de l'ACDM afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime. Cet examen portera, entre autres, sur les points suivants :

- a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour les États, les exploitants d'aéronefs et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du régime ;
- b) examen des améliorations du régime qui appuieraient l'objectif de l'Accord de Paris ; mise à jour des éléments de conception du régime pour améliorer la mise en œuvre et augmenter l'efficacité, compte tenu des incidences corrélatives de la modification des éléments de conception du régime, par exemple en fonction des exigences MRV ;

Concernant l'établissement des registres des émissions de CO₂,

- c) le CAEP élaborera les politiques et éléments indicatifs connexes pour s'assurer de l'établissement et du soutien de registres, dans le cadre du régime, en vue d'une adoption en 2018 ; **{Élaboration des éléments indicatifs sur les registres}**
- d) le Conseil établira un registre central consolidé sous les auspices de l'OACI, en vue d'une mise en service au plus tard le 1er janvier 2019 ; **{Établissement d'un registre central}**
- e) les États membres élaboreront les dispositions nécessaires pour l'établissement de leurs propres registres ou de registres de groupe établis par des groupes d'États, selon les éléments indicatifs de l'OACI ; **{Établissement des registres des États}**

Concernant la gouvernance de l'ACDM,

- f) le Conseil supervisera le fonctionnement de l'ACDM, avec l'appui fourni par l'organisme consultatif technique permanent et le CAEP, selon les besoins ; **{Gouvernance}**

Concernant le cadre de réglementation,

- g) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national approprié de politiques et de réglementation destiné à assurer la conformité et l'application du régime à partir de 2020 ; **{Cadre de réglementation}**

14. *Décide* que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre de l'ACDM à partir de 2020, y compris :

Concernant la mise en œuvre du système MRV,

- h) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à la mise en œuvre du système MRV par les États membres à partir du 1er janvier 2018, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier en cas de besoin ; **{Renforcement des capacités pour le système MRV}**
- i) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à la mise en œuvre du système MRV ; **{Partenariats sur le MRV}**

Concernant l'établissement de registres,

- j) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et à la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à l'établissement des registres par les États membres, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier en cas de besoin ; **{Renforcement des capacités pour le registre}**
- k) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à l'établissement de leurs propres registres ou de registres de groupe établis par des groupes d'États, et éventuellement à une mise en œuvre pilote ; **{Partenariats pour les registres}**

15. *Recommande* aux États membres de préparer des projets locaux éco-efficaces dans le domaine de l'aviation et de les adresser à l'OACI pour évaluation afin de s'assurer de leur inclusion dans le programme ACDM ;

16. *Demande* au Conseil de l'OACI d'identifier dans les États des projets qui soient financés dans le cadre de l'ACDM, afin de les mettre en œuvre d'ici 2030 et de préparer des propositions pour donner la priorité à leur approbation lors de la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI en 2019 ;

17. *Demande* au Conseil d'explorer la poursuite de l'élaboration de méthodologies liées à l'aviation pour les programmes de réduction des émissions de CO₂, y compris des mécanismes ou d'autres programmes sous l'égide de la CCNUCC, et *encourage* les États à utiliser ces méthodologies dans les mesures qu'ils prendront en vue de la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, sans doubles imputations ; **{Autres mesures sur les méthodologies liées à l'aviation}**