



## 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

#### POINT DE VUE DES ÉTATS-UNIS SUR UN RÉGIME MONDIAL DE MBM

(Note présentée par les États-Unis)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États-Unis appuient l'approche globale de l'OACI visant à atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 grâce à un « panier de mesures » comprenant des améliorations techniques, opérationnelles et infrastructurelles, des carburants alternatifs durables et l'élaboration d'un régime mondial de mesures basées sur le marché pour combler les lacunes. La présente note expose la position des États-Unis en ce qui concerne la décision d'adopter le Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) ainsi que leur point de vue sur l'ensemble de ce « bloc » en cours d'examen.

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

- à noter, d'une part, que les États-Unis appuient l'adoption du CORSIA et approuvent la proposition de texte de résolution figurant à l'Appendice B de la note WP/52, qui consiste en un bloc soigneusement équilibré d'éléments essentiels, et d'autre part, qu'ils entendent fournir un soutien en matière de renforcement des capacités aux États pour les aider à mettre en œuvre le CORSIA ;
- à noter que les États-Unis ont l'intention d'adhérer au GMBM dès le départ, et comptent sur la participation d'autres États qui représentent collectivement une part importante des émissions mondiales ;
- à encourager les États membres de l'OACI à envisager de participer au GMBM dès le départ et à exprimer officiellement cette volonté d'ici à la tenue de l'Assemblée, dans la mesure du possible.

<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>	
<i>Références :</i>	A39-WP/52 EX/29 A39- WP/232 EX/91

## 1. **APPUI DES ÉTATS-UNIS À LA PROPOSITION DE RÉOLUTION DE L'ASSEMBLÉE**

1.1 Les États-Unis sont engagés à promouvoir la croissance durable du secteur de l'aviation, notamment en remédiant aux effets de l'aviation civile sur le climat et l'environnement. Nous appuyons l'approche de l'OACI visant à assurer une croissance neutre en carbone à partir de 2020 grâce à un « panier de mesures » comprenant des améliorations techniques, opérationnelles et infrastructurelles, des carburants alternatifs durables, une norme sur le CO<sub>2</sub> des aéronefs et la mise en œuvre d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour combler les lacunes. Nous insistons sur le fait que les travaux sur l'ensemble du panier de mesures doivent véritablement se poursuivre, pour accroître les réductions au sein du secteur. Notre point de vue sur l'ensemble du panier de mesures a été exposé dans la note WP/232.

1.2 Les États-Unis saluent les travaux du Président du Conseil de l'OACI qui a présenté un projet de résolution en décembre dernier pour l'adoption d'un régime mondial de MBM, organisé une réunion de haut niveau des États membres de l'Organisation en mai et convoqué la réunion des Amis du Président début août pour l'élaboration et la mise au point du projet de résolution. Cet engagement s'est avéré inestimable pour permettre la convergence des vues sur un ensemble d'éléments essentiels pour le GMBM, comme présenté par le Conseil dans la note A39-WP/52 EX/29 (« WP/52 »).

1.3 Les États-Unis accueillent favorablement la note WP/52, en particulier le projet de résolution – « 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 figure à l'Appendice B de cette note. S'il ne reflète pas notre position de prédilection sur tous les éléments, il constitue un bloc soigneusement équilibré, élaboré après des mois de négociations intenses et de compromis de toutes les parties concernées. Nous approuvons fermement son adoption par l'Assemblée, à sa 39<sup>e</sup> session.

## 2. **ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS D'UN RÉGIME GMBM SOLIDE**

2.1 Le Conseil de l'OACI, sous la direction de son Président, M. Aliu, a entrepris des travaux pour élaborer un régime GMBM sur la base de quelques éléments constitutifs importants qui ont été maintenus dans le projet de résolution et que les États-Unis appuient fermement. Il s'agit notamment :

- de l'engagement pour l'intégrité environnementale et la réalisation d'une couverture importante et croissante des émissions au fil du temps ;
- de l'adoption d'une approche fondée sur les routes qui réduira au minimum les éventuelles distorsions du marché dues au régime GMBM et maintiendra le principe de la non-discrimination, qui est une caractéristique de la Convention de Chicago ;
- des exemptions techniques pragmatiques et des exemptions pour les pays les moins développés (PLM), les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID) ;

- de l'accroissement du renforcement des capacités et de la prestation d'assistance par l'OACI et les États membres pour permettre à tous les États de participer au GMBM, notamment en exemptant ceux qui se portent volontaires pour y participer.

### 3. ÉLÉMENTS ESSENTIELS DU BLOC

3.1 Outre les éléments constitutifs décrits ci-dessus, le Conseil a dû parvenir à un consensus sur plusieurs autres éléments essentiels du GMBM. L'adoption d'une approche globale s'est avérée capitale pour parvenir à ce consensus sur plusieurs questions difficiles qui se chevauchent. Nous exposons ci-dessous ce que les États-Unis considèrent comme les éléments essentiels de ce « package » et les raisons justifiant leur intégration.

#### 3.2 Approche à la participation

3.2.1 **Participation volontaire à la phase pilote et à la phase 1** : Afin de répondre aux préoccupations concernant diverses propositions de critères pour la participation pendant les premières années du GMBM, sans trop modifier la couverture globale du régime, le projet de résolution ne comprend aucun critère pour la participation au régime pendant les six premières années, mais permet aux États de participer volontairement à la phase pilote et à la phase 1. L'approche devient ensuite plus inclusive dans la phase 2. Les États-Unis acceptent ce compromis, sous réserve qu'au moins un groupe restreint d'États représentant une part importante des émissions de l'aviation internationale choisissent de participer aux premières phases, et qu'une fois qu'ils y ont adhéré, ils appliquent à leurs exploitants les conditions du régime fixées sur le plan international.

3.2.2 **Exemptions pour les États présentant une activité aéronautique limitée** : Afin de libérer les États présentant une activité aéronautique limitée des préoccupations liées aux effets que pourraient avoir le GMBM sur la croissance de l'aviation internationale à destination et en provenance desdits États, le projet de résolution prévoit l'exemption de participation à la phase 2 pour les États dont le revenu par tonne-kilomètre payante (RKP) est inférieur à 0,5 %, ou dont la part cumulative dans la liste des États par ordre décroissant s'élève à 90 % du total des RKP. Nous pouvons accepter ces exemptions dans le cadre du « package » mais nous continuerons d'encourager les États à se porter volontaires pour participer au régime GMBM dès qu'ils le peuvent. De manière générale, les États-Unis ne pensent pas que la participation au régime GMBM aura des effets négatifs sur les niveaux d'activité à destination et en provenance d'un État couvert. Nous notons que l'industrie des compagnies aériennes internationales a fourni des renseignements lors des délibérations de l'OACI montrant que le CORSIA aura des incidences relativement faibles en termes de coûts.

3.3 **Approche à la répartition** : Les États-Unis et d'autres États ont fermement appuyé une approche à la répartition des exigences de compensation qui fondent l'exigence de chaque exploitant sur l'augmentation de ses propres émissions, ce qui encouragerait davantage à réduire les émissions du secteur. D'autres États ont insisté sur le besoin d'accorder plus de temps aux compagnies aériennes connaissant une croissance rapide pour se développer et ont ainsi appuyé une approche qui répartirait l'augmentation des émissions mondiales du secteur entre les exploitants, indépendamment du taux d'augmentation individuel. Les États-Unis et d'autres États ont estimé qu'il était indispensable que la résolution définisse l'approche à la répartition pour l'ensemble du régime plutôt que d'attendre la fin des premières phases pour déterminer la suite, comme certains l'ont proposé. Le projet de résolution comprend une approche qui tient soigneusement compte de ces intérêts concurrents. Elle prend aussi en considération les différences entre les taux d'augmentation des exploitants, tout en mettant en place des mesures incitatives plus grandes visant à ce que les exploitants réduisent leurs propres émissions au fil du

temps. Elle répond au besoin de fournir une approche sûre pour l'ensemble du régime, tout en permettant des ajustements. De plus, concernant les deux dernières périodes de conformité, l'exigence de compensation individuelle sera d'au moins 20 % et 70 %, respectivement. Toutes les parties, y compris les États-Unis, ont fait preuve d'une grande flexibilité pour l'élaboration de cette approche. Nous pouvons l'accepter telle quelle, sans modifications supplémentaires.

3.4 **Phase pilote** : Certains États membres ont appuyé l'intégration d'une phase pilote pour aider à tester le régime GMBM, et quelques-uns ont aussi estimé que les exigences de compensation des exploitants devraient être laissées à l'appréciation des États pendant cette phase. D'autres États, y compris les États-Unis, n'ont pas considéré qu'une phase pilote était nécessaire étant donné l'intégration d'exams réguliers du régime et puisque la liberté d'appréciation absolue de certains États concernant leur approche à la répartition pourrait être source de distorsion du marché et de discrimination. Concernant la répartition de manière générale, le projet de résolution équilibre soigneusement les intérêts concurrents. Il comprend une phase pilote de trois ans au cours de laquelle les États disposent d'une liberté de choix très réduite entre deux options limitées concernant les exigences de compensation de leurs exploitants.

3.5 **Prise en compte des circonstances spéciales et capacités respectives (SCRC)** : Le projet de résolution tient compte des SCRC des États de nombreuses façons, tout en veillant à la non-discrimination entre les exploitants. Premièrement, l'approche volontaire à la participation durant les six premières années laisse plus de temps aux pays qui en éprouvent le besoin pour préparer leur participation. Deuxièmement, le projet de résolution exempte les PLM, les PDSL, les PEID et les États qui ont une faible activité aéronautique pendant toute la durée du régime, sauf s'ils choisissent de se porter volontaires. Troisièmement, l'approche à la répartition accorde un délai supplémentaire durant lequel la croissance des émissions dans les marchés peu développés est partagée avec le reste du secteur. Enfin, la résolution charge spécifiquement le Conseil de l'OACI d'accroître le renforcement des capacités et de faciliter le soutien financier aux États qui en ont besoin pour mettre en œuvre le CORSIA.

3.6 Outre ces éléments clés, comme indiqué au paragraphe 2.10 de la note WP/52, une question reste ouverte quant à savoir si la résolution devrait préciser que certains États (et dans ce cas, lesquels) prendront les devants dans la mise en œuvre du régime GMBM. Selon nous, elle ne devrait pas le faire, car il s'agit du type d'approche basée sur les critères que les États membres ont rejeté en faveur d'une approche de participation volontaire pour les deux premières phases. Nous sommes ouverts à une approche « descriptive » (et non « prescriptive »), qui serait mieux placée dans les considérants, où la résolution accueille avec satisfaction les annonces des États qui se sont portés volontaires, ce qui est déjà le cas pour les pays développés et en développement.

3.7 **Examens réguliers** : Tous les États ont appuyé la demande faite au Conseil d'effectuer des examens du CORSIA avant l'ouverture de chaque nouvelle période de conformité. Ils avaient des points de vue divergents sur la finalité desdits examens. Le projet de résolution tient compte de tous les points de vue en garantissant que les examens couvriront le fonctionnement de la conception du régime, l'approche à la répartition des exigences de compensation, les incidences financières pour les États et les exploitants, ainsi que l'efficacité environnementale, entre autres.

3.8 **Prévention des mesures chevauchantes** : Enfin, le projet de résolution énonce clairement que les émissions de l'aviation internationale ne devraient pas faire l'objet de mesures redondantes ou chevauchantes mises en œuvre individuellement par des pays ou des régions. Les États-Unis appuient fermement cette disposition.

3.9 Parmi les éléments décrits plus haut et figurant dans le projet de résolution, certains sont d'une importance cruciale pour les États-Unis et d'autres sont seulement acceptables dans le cadre d'un bloc. C'est sous cette forme que nous pouvons par conséquent appuyer le projet de résolution qui figure dans la note WP/52. Nous exhortons d'autres États à se joindre à nous pour appuyer l'adoption du projet de résolution sans modifications supplémentaires, afin de veiller à ce que l'OACI remplisse son mandat fixé par la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée et envoie un signal puissant au monde quant à notre engagement à remédier aux effets de l'aviation internationale sur le changement climatique.

#### 4. APPEL À LA PARTICIPATION

4.1 Examinant le texte du Conseil dans son ensemble, les États-Unis estiment que ce bloc constitue la voie acceptable à suivre pour l'OACI. Comme nous l'avons noté dans des déclarations conjointes avec plusieurs autres États membres de l'Organisation, nous avons l'intention d'adhérer au régime GMBM dès le départ, comptant sur la participation d'autres États majeurs dans le domaine de l'aviation et qui représentent collectivement des émissions importantes dans le monde. Nous entendons aussi appuyer le renforcement des capacités d'autres États qui souhaitent participer à la phase pilote. Les États-Unis encouragent les États membres de l'OACI à envisager de participer au régime GMBM dès le départ et, si possible, de déclarer officiellement leur volonté d'ici à la tenue de l'Assemblée.

#### 5. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

5.1 L'Assemblée de l'OACI est invitée :

a) à noter, d'une part, que les États-Unis appuient l'adoption du CORSIA et approuvent la proposition de texte de résolution figurant à l'Appendice B de la note WP/52 qui consiste en un bloc soigneusement équilibré d'éléments essentiels, et d'autre part, qu'ils entendent fournir un soutien en matière de renforcement des capacités aux États pour les aider à mettre en œuvre le CORSIA ;

b) à noter que les États-Unis ont l'intention d'adhérer au GMBM dès le départ, comptant sur la participation d'autres États qui représentent collectivement des émissions mondiales importantes ;

c) à encourager les États membres de l'OACI à envisager de participer au GMBM dès le départ et de déclarer publiquement leur volonté de le faire, si possible, d'ici à la tenue de l'Assemblée.