



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

PRISE EN CONSIDÉRATION DES ENTREPRISES À RÉACTION RAPIDE DANS LES ÉLÉMENTS DE CONCEPTION D'UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ CONCERNANT LES EFFETS DE L'AVIATION CIVILE SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

(Note présentée par le Qatar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les travaux de l'OACI pour améliorer le bilan carbone de l'aviation civile sont dignes d'éloges. Les Résolutions A37-19 et A38-18 ont jeté les bases permettant d'atteindre l'objectif que l'aviation civile contribue aux efforts mondiaux pour limiter les incidences des changements climatiques à des niveaux acceptables et économiquement viables.

Les points de vue de l'Autorité de l'aviation civile du Qatar (QCAA) sont fondés sur les alinéas i) des Annexes aux Résolutions A37-19 et A38-18 respectivement des 37^e et 38^e sessions de l'Assemblée de l'OACI, qui visent spécifiquement à reconnaître les mesures prises promptement par les transporteurs aériens pour améliorer les niveaux d'efficacité et réduire le bilan carbone de leurs opérations.

Tout en louant et accueillant avec intérêt les diverses propositions en vue d'en arriver à un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) convenu mondialement, la QCAA a noté que les propositions n'incluaient pas un important élément de conception dont font état les alinéas susmentionnés et qui est désigné généralement par l'expression « entreprise à réaction rapide ». Ne pas tenir compte de cet élément aurait pour effet de faire perdre aux transporteurs aériens la motivation d'améliorer leur efficacité à un rythme plus élevé que celui de l'industrie et, en fait, pénaliserait les entreprises à réaction rapide lorsque la croissance neutre en carbone (CNG) sera mise en œuvre.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à inclure la prise en compte des « entreprises à réaction rapide » dans tout GMBM qui pourrait être convenu en prévoyant des ajustements visant les transporteurs aériens qui, durant une période précise avant l'année d'introduction de la CNG, auraient atteint des niveaux d'efficacité, mesurés soit par le rapport émissions/TKP ou TKP/émissions, meilleurs que la moyenne de l'industrie.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 38^e session, l'Assemblée de l'OACI, dans sa Résolution A38-18, a demandé au Conseil, entre autres, d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, en tenant compte d'un certain nombre d'éléments, tout en spécifiant dans l'Annexe à la Résolution certains principes directeurs pour l'élaboration et la mise en œuvre de GMBM pour l'aviation internationale.

1.2 L'alinéa i) de l'Annexe à la Résolution A38-18, qui figurait aussi dans l'Annexe à la Résolution A37-19 de la 37^e session de l'Assemblée stipule que : « les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ».

1.3 De plus, le paragraphe 23 du dispositif de la Résolution A38-18 spécifie que l'Assemblée décide « que des aménagements des spécifications MBM pour les exploitants d'aéronefs pourraient être basés sur la rapidité de la croissance, la prompte adoption de mesures d'amélioration du rendement du carburant et les dispositions pour les nouveaux participants ».

2. ANALYSE

2.1 Au cours des dernières années, l'OACI a déployé des efforts considérables pour rassembler les États et tenter de trouver un terrain d'entente pour un GMBM accepté à l'échelle mondiale. Malheureusement, certains des principes et éléments que les résolutions passées de l'OACI recommandaient ou convenaient d'inclure au nombre des éléments de conception d'un GMBM n'ont pas été retenus dans les dernières propositions de l'OACI concernant une résolution sur l'aviation et les changements climatiques à présenter à la 39^e session de l'Assemblée.

2.2 La QCAA souhaite se reporter précisément à l'élément de conception qui tient compte des efforts des transporteurs aériens qui ont pris promptement des mesures pour accroître leur efficacité et qui sont communément appelés « entreprises à réaction rapide ». Il est important de reconnaître ces entreprises car ne pas en tenir compte ferait perdre aux transporteurs aériens la motivation d'améliorer leur efficacité à un rythme plus élevé que celui de l'industrie et, en fait, pénaliserait les entreprises à réaction rapide lorsque la croissance neutre en carbone (CNG) sera mise en œuvre.

3. CONCLUSION

3.1 À la lumière de ce qui précède, l'Assemblée est priée d'inclure la prise en compte des « entreprises à réaction rapide » dans tout GMBM qui pourrait être convenu en prévoyant des ajustements visant les transporteurs aériens qui, durant une période précise avant l'année d'introduction de la CNG, auraient atteint des niveaux d'efficacité, mesurés soit par le rapport émissions/TKP ou TKP/émissions, meilleurs que la moyenne de l'industrie.