



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

#### POINT DE VUE DE L'IATA SUR LE SYSTÈME MRV ET LES UNITÉS D'ÉMISSIONS DU CORSIA

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

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'IATA reconnaît l'excellent travail accompli par le Conseil depuis la 39<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI, avec le concours du CAEP. Nous estimons qu'il est fondamental que les SARP relatives au système de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) aient été adoptées en tant que nouveau Volume IV de l'Annexe 16 de la Convention de Chicago. Cela assurera le niveau nécessaire d'uniformité réglementaire dont notre industrie a besoin et qui est reconnu tant par l'article 37 de la Convention de Chicago que par la Résolution A39-22 de l'Assemblée de l'OACI. Il est d'importance primordiale que tous les États membres de l'OACI se conforment en tous points au Volume IV de l'Annexe 16 et qu'ils fassent en sorte que leurs propres règlements nationaux soient alignés sur les SARP. L'IATA salue aussi le travail vital accompli par le Conseil concernant les critères des unités d'émissions, conformément au paragraphe 20 de la Résolution A39-3 de l'Assemblée. Nous sommes persuadés que les critères des unités d'émissions constituent un cadre robuste pour l'évaluation des programmes de compensation et des types de projets, et que leur application créera un équilibre approprié entre l'assurance que les unités d'émissions admissibles entraîneront des réductions réelles d'émissions, d'une part, et l'accès au marché, d'autre part.

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

- à réaffirmer l'importance de réduire autant que possible les distorsions de marché associées au CORSIA ;
- à demander aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour se conformer au CORSIA et l'appliquer, conformément au Volume IV de l'Annexe 16 ;
- à prendre acte du point de vue de l'IATA selon lequel il importe d'assurer aux exploitants d'aéronefs un large accès au marché du carbone, tout en assurant l'intégrité environnementale des unités d'émissions admissibles ;
- à prendre acte du point de vue de l'IATA selon lequel il est essentiel que le Conseil de l'OACI prenne une décision sur les unités d'émissions admissibles en 2020, au plus tard.

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

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 10075, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'IATA considère le CORSIA comme un élément critique de la stratégie de l'industrie pour la réduction de son impact sur les changements climatiques.

1.2 L'IATA reconnaît l'excellent travail accompli par le Conseil depuis la 39<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI, avec le concours du CAEP. Nous comprenons que le processus visant à établir une mesure mondiale exige des compromis raisonnables pour en arriver à une approche équilibrée. Par conséquent, nous appuyons sans réserve la proposition de Volume IV de l'Annexe 16 et les éléments de mise en œuvre proposés.

1.3 Nous estimons qu'il est fondamental que les SARP relatives au système MRV aient été adoptées en tant que Volume IV de l'Annexe 16 à la Convention de Chicago. Cela assurera le niveau d'uniformité réglementaire dont notre industrie a besoin et qui est reconnu tant par l'article 37 de la Convention de Chicago que par la Résolution A39-22 de l'Assemblée de l'OACI.

## 2. SUIVI, COMPTE RENDU ET VÉRIFICATION DES ÉMISSIONS

2.1 Au paragraphe 20 de la Résolution A39-3 de l'Assemblée, les États membres de l'OACI demandent que tous les États membres prennent les dispositions nécessaires à la mise en œuvre du système MRV à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, conformément aux SARP MRV.

2.2 L'uniformité dans la mise en œuvre du CORSIA est un aspect clé, non seulement pour prévenir les distorsions du marché, mais aussi pour préserver l'intégrité environnementale du CORSIA. Si n'importe quel État pouvait chercher à imposer des exigences différentes de celles énoncées dans les SARP, nous croyons que cela perturberait la structure minutieuse du Volume IV de l'Annexe 16 et établirait un précédent négatif allant à l'encontre du Régime.

2.3 L'industrie est préoccupée par le fait que le dépôt de modalités différentes des exigences du système MRV entraînerait des distorsions du marché et permettrait à certains exploitants de profiter d'exigences plus légères que leurs concurrents administrés par d'autres États membres de l'OACI. Cela est particulièrement vrai pour les différences touchant des éléments fondamentaux du suivi du carburant, comme les facteurs d'émissions, les méthodologies de suivi du carburant ou la portée des déclarations.

2.4 Par conséquent, l'IATA invite l'Assemblée à réaffirmer l'importance de réduire autant que possible les distorsions de marché dans le cadre du CORSIA et à soutenir fortement la formulation du paragraphe 19 de l'Annexe du document A40-WP/59, qui demande aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour se conformer au CORSIA et l'appliquer, conformément au calendrier de mise en œuvre établi par le Volume IV de l'Annexe 16.

### 3. UNITÉS D'ÉMISSIONS

3.1 L'IATA appuie pleinement le travail vital accompli par le Conseil concernant les critères d'unités d'émissions, conformément au paragraphe 20 de la Résolution A39-3 de l'Assemblée.

3.2 Nous sommes persuadés que les critères d'unités d'émissions constituent un cadre robuste pour l'évaluation des programmes de compensation et des types de projets, et que leur application créera un équilibre approprié entre l'assurance que les unités d'émissions admissibles entraîneront des réductions réelles d'émissions, d'une part, et l'accès au marché, d'autre part.

3.3 Conformément au paragraphe 20 de la Résolution A39-3, il est fondamental que le Conseil demeure la seule autorité habilitée à décider des unités d'émissions qui peuvent être utilisées dans le cadre du CORSIA et que les exploitants d'aéronefs puissent utiliser toutes les unités d'émissions approuvées par le Conseil. Cela est essentiel pour garantir que tous les exploitants d'aéronefs pourront utiliser les mêmes unités d'émissions pour se conformer au CORSIA, créant ainsi des règles égales pour tous. Si les exploitants étaient autorisés à utiliser d'autres unités selon l'autorité dont ils relèvent, cela créerait inévitablement des distorsions importantes du marché. Cette situation pourrait survenir si un État membre de l'OACI décidait de permettre des unités qui ne font pas partie des unités d'émissions admissibles du CORSIA, mais aussi dans le cas où un État imposerait des restrictions visant l'utilisation de certaines unités d'émissions admissibles du CORSIA.

3.4 Il est également important de faire en sorte que les critères et leur application demeurent guidés par l'objectif d'intégrité environnementale des unités d'émissions. Tout autre critère conçu pour restreindre la quantité d'unités dont disposent les exploitants d'aéronefs contreviendrait aux Résolutions A39-2 et A39-3 de l'Assemblée, qui stipulent que les mesures fondées sur le marché devraient être économiques et ne devraient pas constituer un fardeau financier inapproprié pour l'aviation internationale.

3.5 L'IATA appuie l'approche recommandée pour gérer le risque de double comptage, à savoir que ce risque doit être traité au niveau où il survient. Tout double emploi potentiel par un exploitant d'aéronefs doit être examiné en vérifiant le rapport d'annulation d'unités d'émissions, tandis que d'autres cas de double emploi seront examinés selon le critère d'unités d'émissions exigeant que les programmes comportent des mesures pour éviter le double comptage. Bien que cela échappe à l'OACI, nous voulons souligner le fait que l'IATA estime qu'il est critique que cette question de double réclamation – à savoir qu'un pays qui abrite des programmes d'unités d'émissions comptabiliserait les réductions associées aux unités du CORSIA pour ses propres engagements de mitigation – soit abordée de façon ferme et efficace dans le contexte de la Conférence des parties de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Des règles fermes sur la double réclamation donneront aux exploitants d'aéronefs la confiance que les unités d'émissions qu'ils utilisent ne sont pas réclamées par une autre partie et que l'intégrité environnementale est préservée.

3.6 Pour s'assurer d'un volume suffisant d'unités d'émissions admissibles, il est essentiel que les exploitants d'aéronefs aient accès à une vaste gamme d'unités provenant des programmes existants de compensation et de projets conformes aux critères d'admissibilité de l'OACI. Il est également important que les marchés du carbone soient informés suffisamment à l'avance des critères d'admissibilité de l'OACI pour qu'ils puissent, si nécessaire, adapter leurs orientations de marché aux critères d'admissibilité. Le délai de développement de nouveaux projets et d'octroi d'unités d'émissions est considérable, depuis l'investissement initial et le déploiement du projet jusqu'à la certification. De plus, les promoteurs des projets doivent avoir des certitudes quant aux critères d'admissibilité et des assurances

claires qu'il y aura de la demande afin de financer et de développer les nouveaux projets ou de poursuivre les projets existants. Par conséquent, l'industrie accueille favorablement les efforts du Conseil pour rendre opérationnel l'organe technique consultatif et elle souligne qu'une décision sur les unités d'émissions admissibles doit être prise en 2020 au plus tard.

— FIN —