

Kit d'action :

Agir sur les émissions du trafic aérien

Contact:

Pierre-Jean Brasier, coordinateur du réseau
Pj.brasier@carbonmarketwatch.org
 Kelsey Perlman, chargée de mission aviation
kelsey.perlman@carbonmarketwatch.org

Contexte

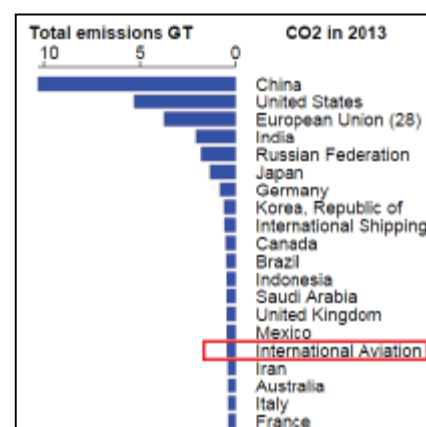
En octobre de cette année, les pays membres de [l'Organisation de l'aviation civile internationale](#) de l'ONU (OACI) décideront du rôle que le secteur aéronautique devrait jouer dans la lutte contre les changements climatiques. Ce sera la première étape importante dans la lutte contre les émissions dues au trafic aérien. Pour cette raison, la société civile doit jouer un rôle décisif en s'engageant pour des règles strictes, des objectifs ambitieux, et une transparence de la prise de décision.

Ce kit d'action a été conçu pour vous informer sur le contexte lié à l'aviation, présenter les revendications centrales de Carbon Market Watch concernant le mécanisme de mesure mondiale fondée sur le marché (MMFM) proposé par l'industrie aéronautique, et expliquer comment la société civile peut jouer un rôle décisif en mettant la pression sur les autorités et les compagnies nationales afin qu'ils adoptent des solutions efficaces et ambitieuses pour le climat.

Pourquoi a-t-on besoin d'agir dans le secteur aéronautique ?

Les émissions issues de l'aviation internationale ont augmenté de plus de 75% entre 1990 et 2012. En 2014, le secteur a émis plus de CO₂ dans l'atmosphère que les émissions combinées des 129 pays les moins polluants. Cela représente 4,9% de la totalité du réchauffement climatique annuel. Si le secteur était un pays, ses émissions lui permettraient de rejoindre aisément le top 20. Si rien n'est fait, les émissions de l'aviation augmenteront de 300 % d'ici 2050¹ !

Conformément à l'Accord de Paris, les pays se sont engagés à présenter « des cibles de réduction des émissions pour l'ensemble de l'économie » et à limiter le réchauffement mondial à 1,5°C. Cet objectif de l'Accord de Paris peut seulement être atteint si l'industrie aéronautique, faisant partie du top 10 des plus gros pollueurs mondiaux, accepte de contribuer équitablement à une réduction rapide des émissions.



Si on maintient le statu quo, les émissions du trafic aérien devraient augmenter de 300 % d'ici 2050 !

Comment l'OACI propose-t-elle de réduire ses émissions ?

L'industrie aéronautique a proposé un certain nombre de solutions pour réduire ses émissions, y compris des innovations technologiques (ex. bio-carburants et

¹ http://www.icao.int/environmental-protection/GIACC/Giacc-4/CENV_GIACC4_IP1_IP2%20IP3.pdf

nouvelles manières de concevoir les avions) ainsi que des améliorations opérationnelles (temps de circulation au sol plus courts et meilleure gestion du trafic aérien pour minimiser les émissions).

Etant donné que les mesures technologiques et opérationnelles n'élimineront pas toutes les émissions du trafic aérien, la majorité de l'effort pour lutter contre l'impact climatique de l'aviation sera réalisé via des mesures de compensations des émissions du secteur, par le biais d'un mécanisme de mesure mondiale fondée sur le marché (MMFM). En octobre 2016, on attend des pays qu'ils adoptent une MMFM qui, en démarrant en 2021, devrait garantir que le secteur aéronautique compense toute la croissance de ses émissions au-delà des niveaux de 2020 : c'est l'objectif dit de « croissance neutre en carbone 2020 » (CNC2020).

La société civile a un rôle clé à jouer : faire pression sur l'OACI pour d'avantage d'action sur les émissions du secteur aéronautique !

Certains pays seront exemptés du dispositif, en vertu du principe de « responsabilité commune mais différenciée », ce qui peut potentiellement saper l'objectif global. Pour cette raison, il est d'une importance vitale que ces exemptions soient prises en compte afin de maintenir l'intégrité de l'objectif.

Un accord devrait être ratifié en octobre 2016. C'est un moment clé, car l'OACI ne se réunit qu'une fois tous les trois ans. Il faudra donc s'assurer que l'OACI atteigne un accord ambitieux en 2016, avec des dispositions pour le revoir à la hausse dans la durée. Le monde ne peut pas attendre 2019 pour rediscuter de cette question.

Enjeux de l'OACI et de la MMFM

Il y a trois enjeux distincts mais interdépendants concernant le processus actuel de l'OACI :

- nous assurer que le niveau d'ambition du secteur aéronautique est suffisant pour maintenir les températures en-dessous de 1,5°C ;
- améliorer la transparence dans le processus de prise de décisions
- garantir l'intégrité environnementale de la MMFM

Ambition

Sans une implication du secteur aéronautique, en pleine croissance, rester sous les 1,5°C est impossible. La MMFM doit constituer le premier pas vers ce maintien des températures sous les 1,5°C. Cela signifie qu'il faut un accord sur un objectif contraignant, une intégration des émissions des Etats exemptés ainsi qu'une révision à la hausse de l'objectif de neutralité carbone dans la durée. A ce jour, l'OACI présente un objectif non contraignant de compensation des émissions qui dépasseraient les niveaux de 2020. Une décision doit encore être prise en ce qui concerne le plafonnement de la totalité des émissions et la révision à la hausse.

L'aviation doit contribuer équitablement à la lutte contre les changements climatiques.

L'OACI a mis longtemps à présenter un plan d'actions pour réduire ses émissions, **c'est donc à la société civile de lui mettre la pression pour qu'elle soit ambitieuse et augmente ses efforts dans la durée.**

➤ **Transparence**

C'est bien connu, l'OACI est une organisation non transparente et qui cultive le secret. Les ONG observatrices se sont rassemblées dans une [Coalition internationale pour l'Aviation durable](#) (ICSA en anglais) dont Carbon Market Watch est membre. Cependant, cette petite coalition environnementale est massivement dépassée en nombre par les compagnies aériennes, les fédérations et constructeurs qui ne partagent pas les mêmes niveaux d'ambition en ce qui concerne la création d'une MMFM crédible au niveau environnemental. Conséquence ? Il est difficile d'accéder à l'information et la participation du public aux réunions techniques et politiques destinées à débattre de l'accord est très limitée

Dans la perspective d'une décision sur la MMFM en 2016, il est important que l'OACI et les représentants du gouvernement impliqués dans le processus sachent que le monde les regarde et exige des solutions efficaces. Pour cela, l'engagement de la société civile est crucial.

➤ **Des normes environnementales strictes**

Actuellement, les normes de la MMFM sont très insuffisantes. Les critères pour l'achat de crédits de compensation ne sont rien de plus que des recommandations, par essence non contraignantes. Il est de la plus grande importance que les projets d'atténuation qui compenseront les émissions du trafic aérien produisent des réductions réelles, supplémentaires, permanentes et vérifiées, tout en respectant de stricts critères sociaux et environnementaux.

La qualité des projets et la fiabilité de leur comptabilité – qui permet d'éviter les doubles (ou multiples) comptages – détermineront l'efficacité globale et l'intégrité environnementale des efforts de l'aviation. Les critères relatifs aux unités d'émission doivent être stricts et ambitieux si l'on veut éviter que la MMFM ne soit rien d'autre qu'un grand exercice de greenwashing.

Cela signifie qu'il est de la plus haute importance que les ONG exigent des normes environnementales dans la MMFM afin de garantir une réponse efficace aux émissions du trafic aérien.

Les recommandations de Carbon Market Watch pour la MMFM

AMBITION

- Reconnaissance de la nécessité de poursuivre les efforts pour **limiter l'augmentation des températures moyennes mondiales à 1,5°C**
- Convenir que l'objectif de « croissance neutre en carbone 2020 » (CNC2020) est une première étape **contraignante** ainsi que de dispositions exigeant une revue à la hausse de l'ambition tous les 3 ans
- L'objectif de CNC2020 est un minimum. Toutes les exemptions au sein de la MMFM, par exemple pour les nouveaux entrants ou les pays les plus pauvres, doivent être compensées par des objectifs de réduction des émissions plus ambitieux pour les pays non exemptés.

DES NORMES ENVIRONNEMENTALES ELEVEES

- Le respect de critères de qualité des crédits pour l'achat des crédits de compensation doit être **obligatoire pour tous les opérateurs**. Afin de faciliter l'achat par les opérateurs des crédits de compensation, une **liste négative devrait être établie** afin de bannir les types de projets dont on sait qu'ils ont des impacts environnementaux et sociaux négatifs (ex. centrales hydroélectriques supérieures à 20MW, REDD+, projets reposant sur des combustibles fossiles).
- **Tous les projets devraient contribuer positivement au développement durable du pays récipiendaire**, tel que stipulé par l'Accord de Paris.
- Une comptabilité stricte et transparente doit **assurer que les crédits ne sont pas comptés plusieurs fois**. Elle doit aussi être cohérente avec les efforts et les actions entreprises dans le cadre de la CCNUCC.

TRANSPARENCE et GOUVERNANCE

- **Le public devrait avoir accès à l'information et l'opportunité de contribuer au comité de gouvernance** afin de faire part de ses craintes relatives à la quantité et aux types de crédits d'émission utilisés dans la MMFM. La transparence et la possibilité de contribuer sont essentielles pour assurer la confiance dans la MMFM. **Les acteurs impliqués dans la prise de décision de l'OACI ne devraient pas avoir de conflits d'intérêts**, notamment commerciaux.

Passons à l'acte!

Nous devons agir maintenant si nous voulons un accord ambitieux à l'Assemblée de l'OACI en octobre

Votre pays est un acteur important dans le processus de l'OACI. Vous pouvez faire la différence en exhortant vos gouvernements à agir en faveur d'une MMFM solide qui reconnaisse uniquement les crédits de haute qualité et qui soutienne le développement durable. La MMFM doit aussi comporter de bonnes règles de comptabilité afin d'éviter que les crédits soient comptés deux fois et garantir une transparence dans le processus de l'OACI pour tous les gouvernements, observateurs et médias.

Prochains rendez-vous. Les discussions techniques et politiques vont continuer jusqu'à l'Assemblée générale en octobre 2016. Par conséquent, il y aura beaucoup de moments au cours desquels vous pourrez faire entendre votre voix.

Voici quelques dates importantes :

- 11– 13 mai : réunion de haut niveau à Montréal – semi-transparente (c'est-à-dire que les observateurs pourront sans doute y assister mais pas la presse). La réunion se concentrera sur les délibérations relatives au projet de Résolution de l'Assemblée sur la MMFM. Son but est aussi de faire des recommandations au Conseil, en préparation de l'Assemblée d'Octobre.
- 16 mai – 17 juin : réunion du Conseil de l'OACI (session 208) – dernier Conseil avant l'Assemblée, qui décidera de la proposition finale pour l'Assemblée.
- 27 septembre – 7 octobre 2016 : 39ème Assemblée générale de l'OACI

Chaque événement présenté ci-dessus constitue une opportunité pour les ONG de faire pression sur leurs gouvernements pour exhorter le secteur aéronautique à réduire ses émissions en phase avec les exigences scientifiques et des politiques crédibles au niveau environnemental. Cela peut être réalisé via :

- **Une pression publique : dites à vos représentants gouvernementaux d'adopter une attitude musclée face aux émissions de l'aviation !** Nous, Carbon Market Watch, cherchons actuellement de l'aide de la part des ONG nationales des pays membres du Conseil de l'OACI pour demander à leurs ministres de l'environnement de défendre des normes plus élevées. Les ministres de l'environnement peuvent aider à ouvrir le processus de l'OACI et à orienter les discussions vers un meilleur résultat pour le climat.
- **Menez campagne : envoyez des tweets à vos compagnies aériennes nationales (#FlightPlan1.5)** en leur demandant une MMFM de haute qualité. Dans les prochaines semaines, nous vous fournirons des outils infographiques et des exemples de tweet/post facebook.
- **Rejoignez notre campagne ! :**
 - Demandez **les dernières informations sur le processus et les événements** afin de pouvoir suivre le processus de l'OACI tout au long de son avancement
 - **Partagez le matériel de campagne et son contenu via notre liste de discussion sur l'aviation.** Pour être inscrit à la liste, envoyez un mail à pj.brasier@carbonmarketwatch.org
 - **Participez à notre [webinaire en anglais](#) le 4 mai (ou regardez-le à nouveau)**, organisé avec des ONGs alliées, pour recevoir des informations sur les thématiques liées à l'aviation. Plus d'info ? Ecrivez à pj.brasier@carbonmarketwatch.org