

Contact: Ben Rubin | Courriel : brubin@climatenexus.org | Téléphone : +1 201
779-5090

L'ICSA émet de sérieuses réserves sur la proposition relative à la régulation de la pollution générée par l'aviation internationale : cinq façons de sauver l'accord

Les représentants de 191 pays prendront une décision déterminante quant à la pollution qui sera générée par l'aviation à l'avenir. Cela, lors de l'Assemblée de l'OACI, qui aura lieu du 27 septembre au 7 octobre à Montréal. La [dernière version de l'accord proposé](#) a été diffusée environ un mois avant la tenue de cette Assemblée. L'ICSA, la seule coalition de la société civile accréditée comme observateur aux travaux de l'OACI, a de sérieuses réserves au sujet d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (en anglais : GMBM) qui reposerait sur la participation volontaire et révocable des États. Elle s'inquiète aussi de la faiblesse des protections environnementales.

Un système volontaire s'écarterait de l'approche antérieure de l'OACI, qui reposait sur l'engagement, et pourrait compromettre son objectif d'une croissance carboneutre à partir de 2020. Des mesures de protection environnementales essentielles doivent être incluses, comme l'interdiction claire de la double comptabilisation, sans quoi la réduction des émissions devient illusoire.

Le nouveau texte proposé permettrait aux États participant au régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) de s'en retirer à six petits mois d'avis, ce qui soulève de sérieux doutes sur la durabilité du programme. L'efficacité des mesures environnementales, y compris celles qui sont fondées sur le marché, dépend de participations pérennes. L'efficacité économique et environnementale des MBM est fonction d'une demande et d'une offre prévisibles de crédits d'émission de qualité; quant à l'investissement dans ces régimes, il dépend d'une participation ferme des gouvernements. Voilà pourquoi la clause de sortie doit être abandonnée.

Dans leur hâte de faire du régime mondial de MBM l'unique programme de mesures basées sur le marché au sein de l'aviation internationale, les États ne doivent pas brader leur souveraineté nationale. Certains pays mettent en œuvre des MBM pour limiter les émissions de leurs vols domestiques – le régime mondial de MBM de l'OACI ne devrait pas les en empêcher. En outre, les États ou les groupes d'États sont toujours libres d'adhérer à des ententes internationales plus ambitieuses. Le régime de MBM de l'OACI ne devrait pas interférer avec ce principe bien établi du droit international.

La nouvelle approche volontaire proposée crée de l'incertitude quant à la couverture des émissions MBM. Il est donc crucial que les États membres affirment publiquement – avant la clôture de l'Assemblée – qu'ils participeront au régime mondial de MBM à compter de 2021. Si ces questions ne sont pas résolues, la viabilité de tout le GMBM pourrait être compromise.

Cinq façons précises de sauver le GMBM :

1. Assurer une portée adéquate de ce régime en annonçant publiquement la participation du pays
 2. Abandonner la clause de sortie
 3. Permettre aux initiatives régionales et nationales de hausser leurs ambitions
 4. Veiller à ce que les réductions obtenues dans le cadre du régime MBM ne soient pas comptabilisées une deuxième fois par d'autres programmes de lutte contre les changements climatiques
 5. Assurer la qualité des crédits d'émission et des carburants de remplacement
-

Version préliminaire des explications

Cinq mesures indispensables pour la sauvegarde du GMBM :

1. Assurer une portée adéquate au régime en annonçant publiquement la participation du pays

En vertu de la dernière version proposée, l'accord établit 1) une « phase pilote » à participation volontaire de 2021 à la fin de 2023, 2) une « première phase » à participation volontaire de 2024 à la fin de 2026, et 3) une « seconde phase », de 2027 jusqu'à la fin de 2035, où l'adhésion serait obligatoire en vertu de certains critères. Les États, en particulier les pays industrialisés et ceux qui disposent d'une flotte parvenue à maturité, doivent s'engager publiquement à participer aux deux premières phases, à participation volontaire, pendant la tenue de l'Assemblée de l'OACI. Toute augmentation des émissions de l'aviation internationale au-delà des niveaux de 2020 qui ne serait pas couverte par ces trois phases du GMBM doit être résolue si l'OACI veut atteindre sa propre cible de stabilisation de ses émissions nettes aux niveaux de 2020.

2. Abandonner la clause de sortie

La possibilité explicitement formulée que les États puissent se raviser après avoir adhéré aux premières phases du GMBM plonge les sociétés aériennes dans l'incertitude et est incompatible avec la nécessité d'augmenter le nombre de participants et de réduire les émissions pour atteindre les cibles de température inscrites à l'Accord de Paris.

3. Permettre aux initiatives régionales et nationales de hausser leurs ambitions

Puisque la cible des niveaux de 2020 ne permet pas d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, il est important de laisser aux régions et aux États ambitieux la possibilité de réduire encore plus leurs émissions. Le passage qui permettrait d'étouffer de telles ambitions devrait être biffé; au contraire, l'OACI devrait encourager activement de telles attitudes.

4. Veiller à ce que les réductions obtenues dans le cadre du régime MBM ne soient pas comptabilisées une deuxième fois par d'autres initiatives climatiques

Si les crédits utilisés pour atteindre les objectifs du GMBM sont comptabilisés dans le cadre d'autres programmes climatiques, les émissions augmenteront alors que les États et les sociétés aériennes paraîtront remplir leurs obligations. Pour empêcher que les objectifs de l'OACI minent les efforts auxquels les États se sont engagés à Paris, il faut une formulation claire interdisant la double comptabilisation.

5. Assurer la qualité des crédits d'émission et des carburants de remplacement

La discussion sur les modalités et les critères relatifs aux crédits d'émission et aux carburants de remplacement se poursuivra au sein des comités techniques de l'OACI après l'Assemblée. Cela dit, l'Assemblée doit clairement statuer que les crédits d'émission et les carburants de remplacement qui ne permettraient pas de réduire les émissions ou qui nuiraient à un développement durable ne seront pas admissibles en vertu du GMBM.