

## LISTE DE VÉRIFICATION DE L'ICSA POUR UN PLAN EFFICACE DE RÉDUCTION DE L'IMPACT DE L'AVIATION SUR LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE DE LA PLANÈTE



L'aviation est l'un des dix émetteurs de polluants atmosphériques contribuant au réchauffement de la planète et la pollution qui lui est associée devrait tripler d'ici 2050.

En décembre 2015, les États participants à la Conférence de Paris sur le climat ont convenu de réduire la pollution atmosphérique causée par le gaz carbonique sur leur territoire en freinant la hausse du réchauffement mondial en deçà de 2 °C (par rapport à la température de l'ère préindustrielle) et de poursuivre les efforts pour limiter cette augmentation à 1,5 °C. Or, l'Accord de Paris ne propose aucun moyen de contrer la pollution causée par le trafic aérien. Pour sa part, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) des Nations unies, établie à Montréal, délibère depuis 19 ans sur la question suivante : à qui incombe la responsabilité de réduire la pollution due au trafic aérien? L'OACI fixe à présent **la date limite du 7 octobre 2016 pour parachever un programme visant à limiter et réduire la pollution due au dioxyde de carbone de tous les vols internationaux.**

La Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA) s'efforce de réduire la pollution liée au trafic aérien. L'ICSA, un réseau d'organisations à but non lucratif regroupant des millions de membres, est la seule organisation civile environnementale agréée par l'OACI. L'ICSA veillera à ce que l'OACI et ses États membres adoptent le 7 octobre 2016 un accord qui visera à :

### ✓ **Plafonner les émissions et inciter au renforcement des mesures environnementales.**

L'accord devrait, dans un premier temps, limiter les émissions nettes de carbone total de l'aviation civile internationale au niveau de 2020. Un engagement ferme devrait être pris afin de procéder à des contrôles réguliers pour tracer une ligne de conduite aidant l'industrie non seulement à réduire de 50 % les émissions selon l'objectif déclaré de l'industrie de l'aviation, basé sur les niveaux de 2005, mais également pour renforcer les mesures visant à limiter davantage les émissions conformément aux buts de l'Accord de Paris en promouvant des réductions importantes des émissions dans ce secteur.

### ✓ **Maintenir l'intégrité du système d'échange de droits d'émission.**

Les émissions visées par le système devraient compenser les éventuelles exemptions accordées aux autres. Le dépassement du plafond des prix établis dans le cadre du système d'échange doit être interdit. Les réductions des émissions de carbone ne doivent pas être « comptées deux fois » en vertu d'autres obligations : l'objectif environnemental demeure la priorité.

### ✓ **Assurer une reddition des comptes et une gouvernance saines et transparentes**

par la surveillance, le compte rendu et la vérification des émissions de tous les vols au moyen d'une méthode simple et précise comportant des

mesures de protection raisonnables assurant la confidentialité commerciale; établir des exigences claires de conformité applicables en vertu des autorisations réglementaires existantes; élargir la couverture géographique des émissions; tenir un registre simple pour le suivi des transactions; appliquer des normes strictes pour prévenir les conflits d'intérêts.

### ✓ **Différencier les responsabilités**

entre les transporteurs aériens et les destinations au moyen d'une approche simple : les lignes régionales associées à une forte pollution au carbone devraient assumer une plus grande part de responsabilité au début; les obligations des petites lignes régionales à croissance rapide devraient augmenter à mesure que la pollution créée par leur activité augmente; enfin, les responsabilités devraient être mises à jour régulièrement.

### ✓ **Créditer uniquement les biocarburants qui réduisent les émissions**

au delà des seuils fixés, en se basant sur l'analyse du cycle de vie des émissions nettes et seulement si ces biocarburants satisfont les critères de durabilité environnementale, sociale et économique, y compris les changements d'affectation indirects des terres.

### ✓ **Autoriser seulement les unités d'émissions de haute qualité.**

Les transporteurs aériens devraient utiliser les crédits d'émissions et les allocations provenant d'autres secteurs pour compenser leurs propres émissions de carbone si ces crédits mènent à de réelles réductions additionnelles des émissions de carbone vérifiables et permanentes et soutiennent le développement durable. Les crédits compensatoires provenant de sources environnementales controversées, comme le gaz HFC-23, l'acide adipique, la capture et la séquestration du carbone et les projets d'envergure d'énergie hydroélectrique, nucléaire et de combustibles fossiles doivent être exclus.

### ✓ **Inviter à prendre des mesures supplémentaires.**

Encourager la mise en place de politiques plus ambitieuses pour diminuer la pollution atmosphérique due au trafic aérien, y compris les mesures opérationnelles supplémentaires et le déploiement rapide de technologies à plus faible émission de gaz à effet de serre.

### ✓ **Aider à développer le potentiel des pays en développement**

en vue de la mise en œuvre du plan et de son application.