

Aviation internationale et lutte contre le changement climatique



Trade and Climate Change
mardi 9 juin 2009

Effacité énergétique d'Air France-KLM

litres par passager-100 km

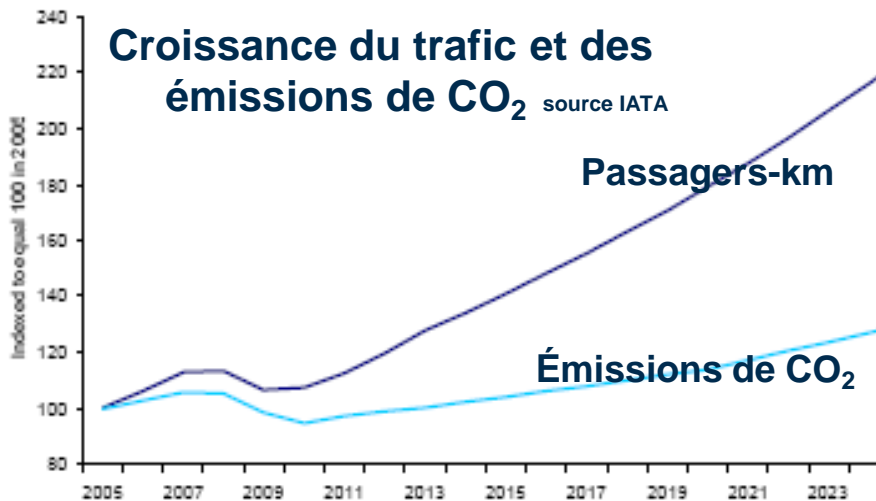


*Filiales Air France incluses

Quelles émissions ?

1 tonne de kérosène brûlé
= 3,15 tonnes de CO₂ émises

Les progrès en matière de technologie, de procédures et d'infrastructure ne suffisent pas à compenser l'augmentation du trafic

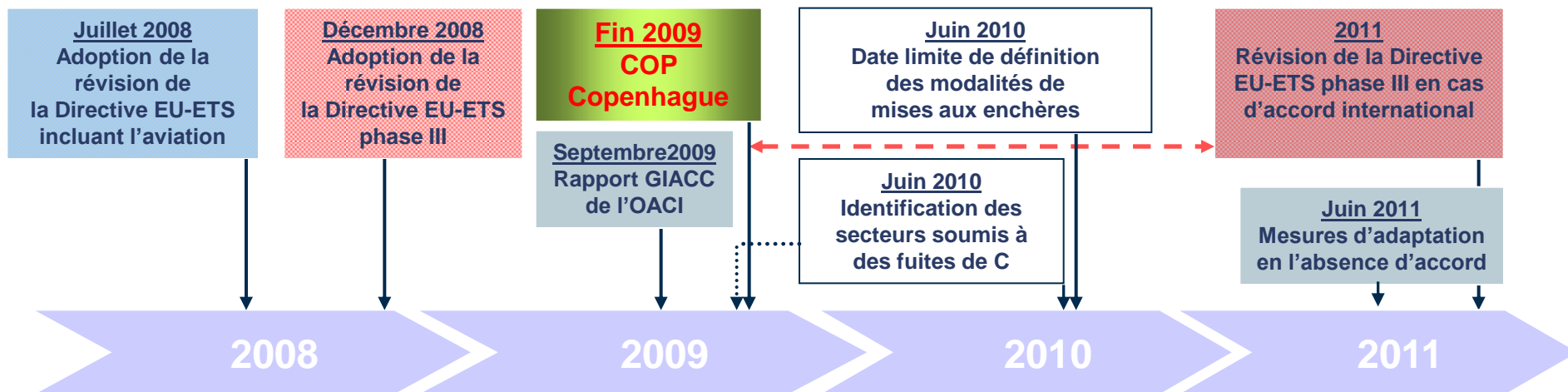




- ❑ Les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale ne sont pas couvertes par le protocole de Kyoto
- ❑ L'article 2.2 confie à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale la mission de limiter et réduire ces émissions... mais pour les Parties de l'annexe 1
- ❑ Le principe de Responsabilités Communes mais Différenciées du protocole de Kyoto est opposé au principe de Non-discrimination de la Convention de Chicago

La directive européenne sur l'ETS

- ❑ En juillet 2008, la directive EU-ETS a été révisée afin d'y inclure le **secteur de l'aviation** à partir de 2012
- ❑ Tous les vols IFR de et vers les aéroports de l'Union Européenne
- ❑ Quelques exceptions (moins de 5,7t, moins de 730 vols/an, moins de 10 000 tCO2 pour les vols commerciaux)



L'EU-ETS et le reste du monde ?

- L'EU-ETS reste contestée pour l'aviation internationale la Chine menace même de mesures de rétorsion
- L'aviation internationale sera abordée à Copenhague, représentée par l'OACI
- La politique des USA se dévoile
- Un principe de "responsabilités communes mais différenciées" à imaginer pour l'aviation internationale
- L'industrie se mobilise pour défendre solidairement une approche sectorielle globale

- L'aviation internationale est une industrie responsable qui prend part à la lutte contre le changement climatique
- Une approche sectorielle globale est plus efficace en prenant en compte les particularités de cette activité et évitant la multiplication de mesures locales qui s'affronteraient
- L'industrie favorise une recherche de solutions au travers de l'OACI et de IATA
- Les compagnies souhaitent contribuer au débat en vue de COP15

Global Approach Proposition de l'AEA

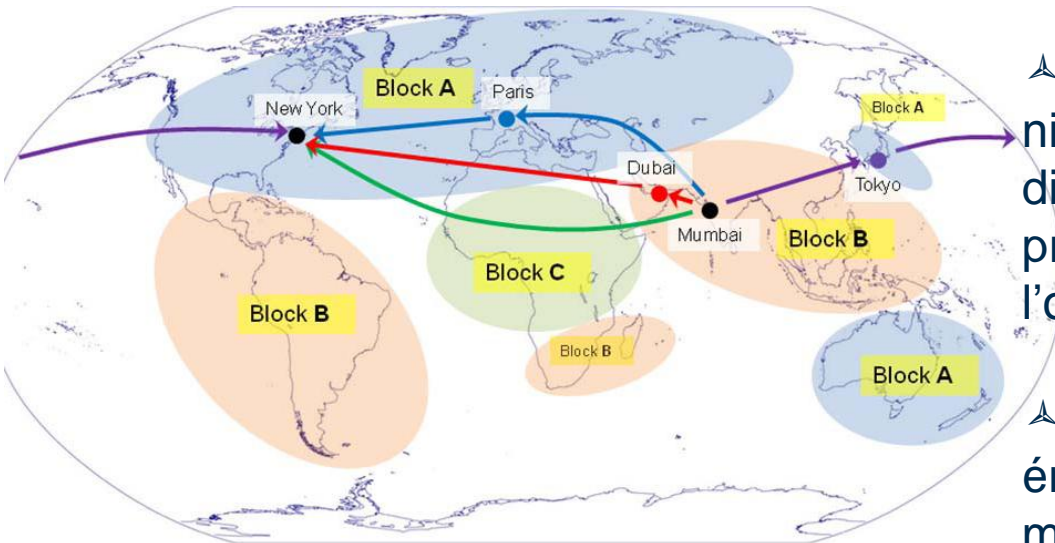


Egalité de traitement pour tous les transporteurs opérant au sein du même bloc, avec des objectifs spécifiques à chacun de ces blocs :

✦ bloc A : maîtrise des émissions à un niveau spécifié (dans l'esprit de la directive européenne, mais sans préjuger du degré de sévérité de l'objectif)

✦ bloc B : maîtrise de l'efficacité énergétique (X litres / Passager x km), mais sans contrainte sur le développement en absolu

✦ bloc C : pas de contrainte, si ce n'est celle de rendre compte des émissions.



Aviation Global Deal Group

AIRFRANCE 



BAA 
The world's leading airport company

BRITISH AIRWAYS 

THE CLIMATE GROUP

FINNAIR 

 **CATHAY PACIFIC**

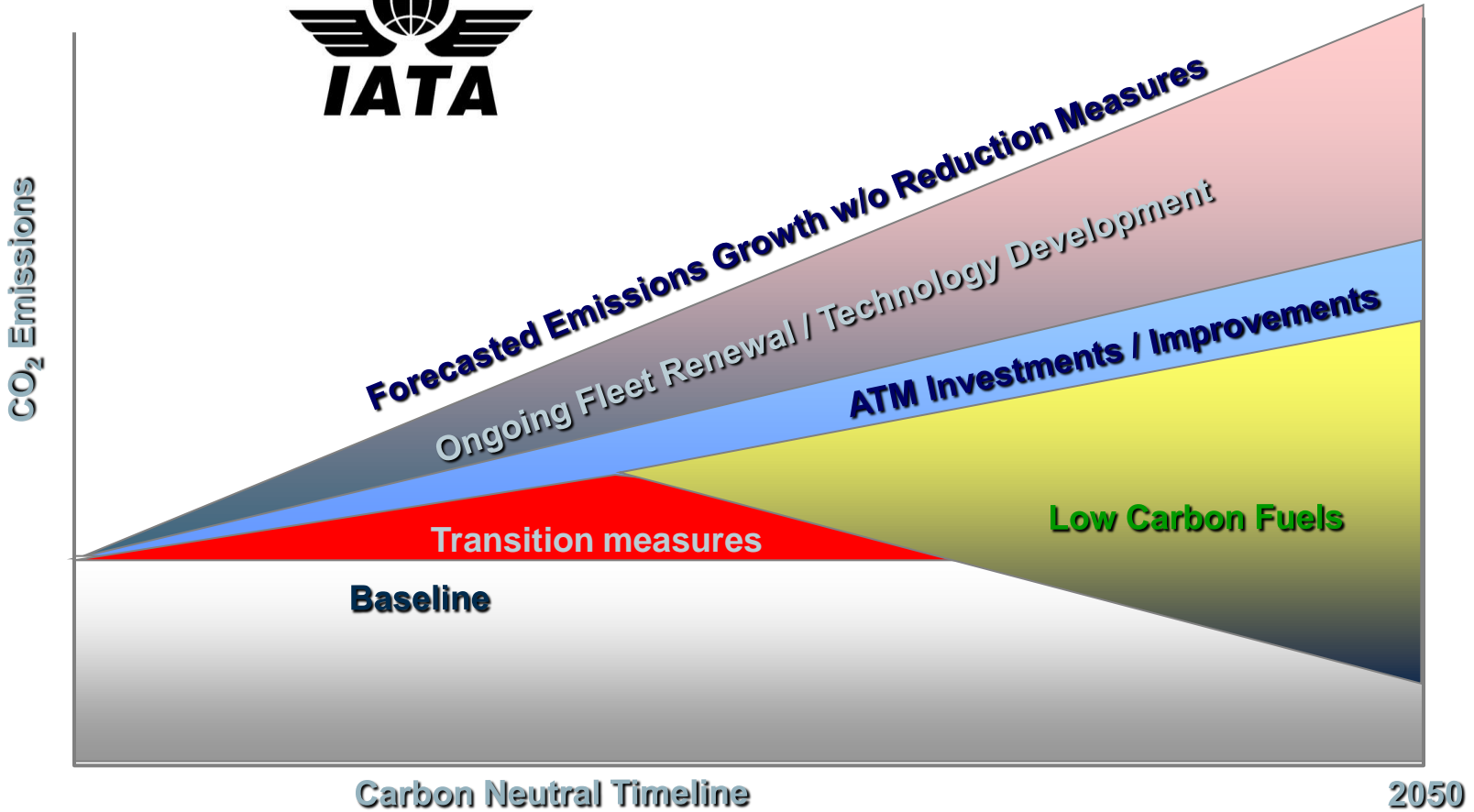
 **atlantic**

 **QATAR AIRWAYS**

- Le groupe Aviation Global Deal souhaite montrer que les compagnies sont prêtes à s'engager
- 1ere annonce publique le 12 février 2009 à Hong Kong: la nécessité d'une approche sectorielle globale et ses principes clés
- Un ETS global dont le produit des enchères est destiné notamment aux mesures d'adaptation

Les principes clés de l'Aviation Global Deal

- **Environmental integrity**
Procure un bénéfice net pour l'environnement et évite les fuites de carbone
- **A global policy**
Une approche sectorielle qui évite les distorsions de concurrence et la superposition de politiques contradictoires
- **Maintain competitiveness between airlines**
Sur une même route, les mêmes règles s'appliquent à tous les opérateurs
- **Equity between countries**
Reflet des "Responsabilités Communes mais Différenciées" (CBDR)
- **Economic efficiency**
Accès aux meilleurs coûts de réduction conformément à un accord global



Calendrier OACI

