

# Pas d'accord sans le transport maritime et aérien

L'objectif de 1.5/2°C est irréalisable sans réduction des émissions de ces secteurs

Décembre 2015

L'aviation représente 5% du réchauffement climatique, le transport maritime près de 3% du CO<sub>2</sub>. Leur empreinte CO<sub>2</sub> équivaut à celle du Royaume-Unis et de l'Allemagne. Leur augmentation est rapide – jusqu'à 270% en 2050<sup>1</sup>. Ils pourraient représenter 40% des émissions à l'horizon 2050. Cette augmentation remet en question les efforts des Etats et des autres secteurs et rend l'objectif de limiter le réchauffement climatique à 1.5/2°C impossible à atteindre.

T&E appelle toutes les Parties à inclure une exigence claire pour l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de fixer des objectifs de réduction réalistes et cohérents avec la limite des 1.5/2°C pour 2016 et d'adopter les mesures nécessaires à leur mise en œuvre.

Plus d'information : [www.elephantsintheroom.eu](http://www.elephantsintheroom.eu) #elephantsintheroom

## 1. L'accord de Paris doit inclure le transport aérien et maritime

### 1.1. OACI et OMI : le défaut d'action

L'article 2.2 du Protocol de Kyoto a laissé aux parties de l'Annexe I la limitation des émissions du transport international maritime et aérien dans le cadre de l'OACI et de l'OMI. 18 ans après Kyoto, l'OACI n'a pas adopté une seule mesure pour la réduction des émissions de l'aviation internationale. Dans le même temps l'OACI a exclu toute taxe sur le carburant et a sérieusement remis en question l'intégrité de l'ETS aviation.

L'OMI, de son côté, a adopté un index d'efficacité énergétique des navires. Cet index ne s'applique qu'aux nouveaux navires et n'affectera donc la flotte mondiale que pour la prochaine génération. Il ne permettra que de ralentir l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> et non de les réduire. Les discussions portant sur un mécanisme international de marché ont été suspendues en 2011 et l'OMI considère actuellement les objectifs globaux de réduction comme n'étant pas urgent.

Pendant que l'OACI et de l'OMI débattaient, leurs émissions ont augmenté de 80% entre 1990 et 2010 contre 40% pour le reste de l'économie mondiale<sup>2</sup>. Si cette tendance continue, les efforts des Etats et des autres secteurs de l'économie seront considérablement remis en question et l'objectif de contenir le réchauffement à 1.5/2°C sera impossible à atteindre.

### 1.2. L'ambition doit venir de la CCNCC

La politique du climat de l'OACI et de l'OMI est à repenser. Si ces instances restent les forums appropriés, il faut remédier à leur défaut d'ambition, qui découle directement de l'influence de l'industrie sur elles. Dans l'accord mondial pour le climat, la CCNUCC doit prévoir pour ces secteurs un rôle clairement défini. Ce rôle doit être basé sur une réduction ambitieuse des émissions par laquelle ils contribuent à l'objectif de limiter le réchauffement climatique à 1.5/2°C. Ces objectifs, ainsi que les mesures pour les atteindre doivent faire

<sup>1</sup> European Parliament, 2015, <http://bit.ly/1N5xK4f>

<sup>2</sup> Bows-Larkin, <http://bit.ly/1Tbo34F>

l'objet d'un examen régulier et transparent de la CCNUCC. L'OACI et à l'OMI resteraient les régulateurs mondiaux de l'aviation et du transport maritime tout en recevant un message clair de revoir leur niveau d'ambition à la hausse. La CCNUCC et l'accord de Paris doivent envoyer un message politique fort à l'OACI et à l'OMI pour qu'elles adoptent des mesures sérieuses.

### 1.3. Différentiation et non-discrimination peuvent et doivent être réconciliées

Selon le principe de non-discrimination appliqué à l'OACI et à l'OMI, les opérateurs ne peuvent être distingués à raison de leur Etat d'origine. Il est souvent présenté comme incompatible avec le principe de différenciation. Il est cependant possible de concevoir des mesures qui concilient les deux principes. Le mécanisme international de marché à l'étude à l'OACI, par exemple, pourrait être basé sur la route en question. L'obligation de compensation pour un opérateur dépendrait de l'intensité historique d'émission des routes qu'ils opèrent. S'agissant de l'OMI, un mécanisme similaire peut ne pas avoir d'incidence sur les pays en développement. De plus, il pourrait engendrer un soutien financier pour les pays en développement pour la mise en place des mesures de réduction d'émission ou d'adaptation au changement climatique.

## 2. Les mythes de l'industrie : démystification

Voir la liste complète : [www.elephantsintheroom.eu](http://www.elephantsintheroom.eu)

**Selon l'industrie** maritime, sa croissance est neutre en carbone.

**En réalité**, les émissions de GES des navires ont augmenté de 70% depuis 1990. De plus, les études scientifiques (OMI, GES 3<sup>e</sup> étude, 2014) prédisent une augmentation de 50 à 250% d'ici à 2050.

**Selon l'industrie**, plafonner les émissions globales revient à plafonner le commerce mondial.

**En réalité**, de 2007 à 2012, le commerce a augmenté alors que les émissions ont diminué de 10%. Les études montrent que des réductions supplémentaires sont faisables<sup>3</sup>. La diminution du budget global du carbone signifie qu'un retard dans la réduction des émissions nécessitera une diminution plus abrupte de ce secteur dans les années à venir, ce qui représentera un défi bien plus important pour l'industrie et qui pourra, alors, impacter le commerce mondial.

**Selon l'industrie**, l'aviation met en œuvre des gains d'efficacité très importants.

**En réalité**, un rapport de l'ICCT de 2015 démontre que le secteur de l'aviation a 12 ans de retard sur les objectifs de l'OACI d'améliorer l'efficacité de 2% par an jusqu'à 2020<sup>4</sup>. Ce secteur n'est toujours pas lié par une norme d'efficacité. La norme d'efficacité actuellement en discussion à l'OACI risque d'avoir un impact minimal, voire inexistant sur les émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux avions.

**Selon l'industrie**, l'aviation représente 2% des émissions globales.

**En réalité**, l'industrie minimise systématiquement l'impact de l'aviation sur l'environnement. Les études scientifiques indiquent que l'aviation est responsable de 4,9% du réchauffement d'origine humaine<sup>5</sup>.

**Selon l'industrie**, l'aviation ne doit pas être une source pour l'aide financière.

**En réalité**, le transport maritime et aérien international échappent à la taxation sur les carburants, ce qui représente, pour l'aviation, une subvention d'énergie fossile à hauteur 60 millions € par an<sup>6</sup>. L'aviation internationale concerne largement les plus riches alors que le changement climatique affectera les plus pauvres de manière disproportionnée. Le financement de la lutte contre le réchauffement climatique est un élément clé pour réaliser un accord ambitieux. Il est temps de mettre fin à ces exemptions fiscales.

**Pour plus d'information** : Andrew Murphy +32(0) 485 00 1214 [andrew@transportenvironment.org](mailto:andrew@transportenvironment.org)

<sup>3</sup> New Climate Economy (2015), <http://bit.ly/1ogmIDR>

<sup>4</sup> Transport & Environment (2015), <http://bit.ly/1NcP7Ev>

<sup>5</sup> Lee et al (2009), <http://bit.ly/1TgpkfF>

<sup>6</sup> Euractiv (2015) <http://bit.ly/1m1t1as>