

Réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique

2005/2249(INI) - 27/09/2005 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter une stratégie visant à réduire la contribution croissante des transports aériens au changement climatique.

CONTEXTE : les avions sont une source de plus en plus importante d'émissions de gaz à effet de serre, qui sont à l'origine du changement climatique : alors que les émissions totales de l'UE, réglementées par le protocole de Kyoto, ont diminué de 5,5% entre 1990 et 2003, les émissions de gaz à effet de serre dues au trafic aérien international ont augmenté de 73% dans l'UE, ce qui correspond à une croissance annuelle de 4,3% par an.

Bien que la part de l'aviation dans les émissions globales de gaz à effet de serre soit encore modeste (environ 3%), sa croissance rapide nuit aux progrès réalisés dans les autres secteurs. Si cette croissance se poursuit au même rythme, les émissions provenant des vols internationaux à partir des aéroports de l'UE auront augmenté en 2012 de 150% depuis 1990. Cette augmentation compenserait plus d'un quart des réductions requises par l'objectif de la Communauté en vertu du protocole de Kyoto.

Des mesures doivent être prises pour faire en sorte que l'aviation ne nuise pas à la réalisation de cet objectif global, mais plutôt qu'elle y contribue. Les émissions de CO₂ provenant des vols intérieurs sont soumises aux objectifs d'émissions prévues au titre du protocole de Kyoto, mais il en va différemment pour les vols internationaux. L'UE s'est engagée, dans le cadre du 6^e programme d'action pour l'environnement, à prendre des mesures spécifiques en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports aériens en l'absence d'action de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'organisme responsable, d'ici à 2002. L'OACI n'a pas arrêté de mesures. Elle a en revanche approuvé le principe de l'échange des droits d'émission internationaux et ouverts à réaliser au travers de schémas volontaires de marché de droit d'émissions ou par l'intégration du transport aérien international dans les systèmes existants des États.

CONTENU : la présente communication propose une stratégie qui vise à compléter l'action existante par la mise en place d'un nouvel instrument fondé sur le marché au niveau de l'Union européenne. Cette stratégie s'appuie sur des concertations avec les parties prenantes et sur une évaluation des incidences, qui font l'objet de rapports séparés.

Lors de l'élaboration de sa stratégie, la Commission a examiné divers types de solutions fondées sur le marché, telles que l'imposition de taxes sur les billets d'avion, ou taxes au départ, et de redevances d'émission, mais a conclu que cette approche serait soit moins efficace en termes de protection de l'environnement, soit moins avantageuse du point de vue des coûts.

Après avoir analysé plusieurs options, la Commission estime que la meilleure solution, sur les plans économique et environnemental, consiste à **tenir compte de l'impact des transports aériens sur le climat dans le système d'échange des droits d'émissions de l'Union européenne (SCEQE)**. L'échange de droits d'émissions restera probablement un élément essentiel de toute nouvelle stratégie de lutte contre le changement climatique, et le SCEQE contribuera au développement d'un véritable marché international du carbone, capable d'exploiter toutes les possibilités de réductions des émissions partout dans le monde.

Afin de préparer le terrain des décisions à prendre, la Commission :

- instituera **un groupe de travail «Aviation» au titre du programme européen sur le changement climatique**. Les résultats seront utilisés aux fins du réexamen du cadre existant pour le SCEQE, qui doit faire l'objet d'un rapport d'ici au 30 juin 2006. L'objectif de la Commission est de présenter une proposition législative pour la fin de l'année 2006 ;

- invite le Conseil et le Parlement européen à examiner les mesures et les recommandations formulées dans la présente communication, y compris les questions de calendrier, en vue d'une future décision législative.

Parallèlement, plusieurs des mesures et actions existantes devront être poursuivies et renforcées, en tant qu'éléments d'une approche globale cohérente :

- poursuivre la recherche visant à réduire les incertitudes qui subsistent et à mieux comprendre l'impact de l'aviation sur le climat, tout en accordant la priorité à la **recherche aéronautique** communautaire afin de limiter réellement les effets négatifs des transports aériens sur le changement climatique ; ce recentrage doit transparaître dans le septième programme-cadre ;

- progresser dans les processus engagés avec le ciel unique européen afin d'optimiser le fonctionnement du système européen de **gestion du trafic aérien**.

- Pour ce qui concerne la **taxation de l'énergie au carburant** d'aviation, la suppression de toutes les entraves juridiques contenues dans les accords bilatéraux relatifs aux services aériens reste essentielle et se poursuivra.

- La Commission prendra les mesures nécessaires, sur les plans européen et international, pour préserver toutes les **possibilités d'instruments économiques** au cas où des mesures complémentaires s'avéreraient nécessaires parallèlement à l'échange des droits d'émission, afin de tenir compte de toutes les incidences de l'aviation sur le climat.

- La Commission, en collaboration avec les États membres de l'UE au sein de l'OACI, s'efforcera d'améliorer en permanence les **normes techniques** et le cas échéant d'élaborer de nouvelles normes visant à limiter à la source les émissions des aéronefs.