



Approfondissez vos recherches sur quelques sites de référence offrant une grande variété de documents de synthèse et de publications d'experts à consulter après téléchargement de la brochure sur notre site : www.omnes-airfrance.com

- <http://www.actu-environnement.com/ae/news/oaci-iati-marche-carbone-aerien-opposition-europe-18722.php4>
- <http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?id=11433&m=3&cid=96>
- <http://www.appa.asso.fr/national/Pages/page.php>
- <http://www.afite.org>
- <http://archive.wikivix.com/cache?url=>
- http://www.ipcc.ch/home_languages_main_french.shtml&title=%C2%AB%C2%A0GIEC%C2%A0%C2%BB
- <http://www.association4d.org/>
- <http://avocats.fr/space/bertrand.de.gerando>
- http://www.canal-educatif.fr/videos/economie/5/marchepollution/un-marche-pour-depolluer.html?gclid=CNr-urbvbgCFU_MtAodqz4APQ
- <http://www.carbone4.com/fr/jmj>
- <http://carbonmarketwatch.org/category/eu-ets/>
- <http://www.cdclimat.com>
- <http://climatdeterreur.info/>
- <http://www.climatmundi.fr/>
- <http://corporate.airfrance.com/fr/developpement-durable/environnement-et-climat/lutter-contre-le-changement-climatique/contexte-politique-reglementaire/>
- <http://www.chaireeconomieduclimat.org>
- <http://co2climate.e-monsite.com/>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>
- <http://www.eco-act.com/>
- <http://www.entreprises.cci-paris-idf.fr/web/environnement/air-energie/marche-energie/regulation-marche-cre-powernext>
- <http://ec.europa.eu/environment/ets/welcome.do?languageCode=fr>
- <http://www.effetdeserretomeme.fr/>
- <http://enablon.fr/produits/developpement-durable-gestion-qhse/gestion-emissions-co2.aspx?gclid=CjAJIn9uLcCFaTtAod4EIAoA>
- <http://www.epe-asso.org/>
- <http://www.greenfacts.org/fr/index.htm>
- <http://www.iddri.org/Evenements/Conferences-internationales/Les-permis-d-emissions-negociables>
- <http://www.iea.org/>
- <http://www.insu.cnrs.fr/environnement/climat-changement-climatique/presentation-du-giec-le-groupe-intergouvernemental-d-expe>
- <http://www.ipcc.ch/>
- <http://la.climatologie.free.fr/presentation.htm>
- <http://www.lennotech.fr/effet-de-serre/kyoto-echange-emissions.htm>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:122:0001:0059:FR:PDF>
- <http://lipietz.net/spip.php?article21>
- <http://www.manicore.com/documentation/serre/GIEC.html>
- <http://www.microeconomix.fr/publications/articuler-les-marches-de-permis-demission>
- http://www.novethic.fr/novethic/rse_responsabilite_sociale_des_entreprises/environnement_emissions_de_gaz_a_effet_de_serre/secteur_aerien_chine_s_oppose_quotas_c02_imp_oses_par_europe_135969.jsp
- <http://www.objectifclimat.org/>
- <http://www.orse.org/>
- <http://www.pensee-unique.fr/theses.html>
- <http://www.rac-f.org/Quand-les-compagnies-aeriennes>
- <http://www.senat.fr/commission/eco/negotiationsinternationalesclimatenvironnement.html>
- <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr>
- <http://www.sustainavia.com/en/index.php>
- <http://www.usinenouvelle.com/article/taxe-carbone-des-pistes-pour-sortir-de-la-crise.N170509>
- <http://www.uclouvain.be/cedric.cheneviere>
- http://unfccc.int/portal_francophone/items/3072.php
- <http://www.verifavia.com/fr/index.php>
- <http://wattsupwiththat.com>
- <http://www.youtube.com/watch?v=xxbjx6K4xNw>



- **Le changement climatique**
Christian de Perthuis et Anaïs Delbos, Éditions *Le Cavalier Bleu*
- **Energies-climat : Quotas d'émission de gaz à effet de serre**
Bertrand de Gerando, Éditions *Lamy*
- **L'entreprise face au droit des quotas de CO₂**
Cédric Cheneviere et Denis Philippe, Éditions *Larcier*
- **La finance carbone - Les marchés de permis d'émission de CO₂**
Ivan Zelenko, chez *Dunod*
- **La finance carbone : De la régulation à la spéculation ?**
Laurence Daniel-Pico et Laurent Daniel, chez *SEFI / Arnaud Franel*
- **Le prix du carbone : Les enseignements du marché européen du CO₂**
Denis Ellerman, Franck Convery et Christian de Perthuis, Éditions *Pearson*
- **Les questions-réponses les plus courantes (FAQ) à propos de l'intégration du secteur aérien dans le SCEQE :**
➤ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/faq_en.htm
- **Le site de la Commission européenne dédié à l'intégration du secteur aérien dans le SCEQE :**
➤ <http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation>
- **Le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, Commission européenne, SCEQE :**
➤ http://ec.europa.eu/clima/publications/docs/factsheet_ets_2013_fr.pdf
- **CDC Climat (filiale de la Caisse des Dépôts dédiée à la transition énergétique et écologique de l'économie) :**
➤ <http://www.cdclimat.com>



Edito

Les Permis d'émission dans l'aérien

8^{ème} Conférence OMNES tenue à Roissy-CDG

L'intégration en janvier 2012, du secteur aérien au marché des « permis de polluer » nous a offert l'opportunité de suivre les péripéties diplomatiques de ce bras de fer entre l'Union Européenne et le reste du monde. Quelques semaines auparavant, OMNES dédie sa 8^{ème} conférence à ce sujet polémique, cherchant à comprendre la genèse de ce mécanisme ETS et son impact sur notre avenir. On se souvient que l'Europe élaborait ces outils économiques du changement climatique (réglementations, systèmes d'échange de quotas et de crédits carbone, taxes carbone) afin d'inciter ses plus grosses entreprises à diminuer leurs rejets de CO₂ dans l'atmosphère. Cette décision politique majeure faisait suite à la ratification du Protocole de Kyoto de 1997, où une trentaine de pays européens s'engageaient à réduire les émissions de gaz à effet de serre, selon un rythme et un calendrier précis. Damien Léonard, Responsable du pôle Energie-Climat, Entreprises pour l'Environnement, présente l'association d'entreprises (EpE) regroupées afin de prendre en compte l'environnement dans leur stratégie et leur gestion courante. Il détaille la complexité des négociations sur le climat en reprenant les données chiffrées des émissions des différents pays. Il rappelle l'historique comme les principaux engagements sur les objectifs internationaux. Cédric Cheneviere, Chercheur à l'Université catholique de Louvain (Faculté de droit et Institut d'Etudes européennes) retenu à Bruxelles par une grève ferroviaire inopinée, nous fait l'amitié de participer par téléconférence. Il souligne l'inaction de l'OACI depuis 2002, qui malgré l'explosion des émissions de CO₂ de l'aérien, a conduit l'Europe à agir unilatéralement. Il définit le type de vols concernés, le mode d'attribution des quotas ainsi que le régime des sanctions. Il évoque enfin les aspects juridiques et politiques dont l'avis de la Cour de justice européenne.

Anaïs Delbos, Chef de pôle recherche « Marchés internationaux du carbone » chez CDC Climat, revient sur ce système de régulation publique dont la particularité consiste à fixer un objectif d'émission collectif, comme celui de l'aviation en Europe qui ne doit pas dépasser les 210 millions de tonnes annuellement. Elle explicite le principe des quotas alloués ainsi que l'alternative de l'échange ou de l'achat pour les émetteurs. Elle décrit la mise en place de ce marché financier dont les impacts de la crise laissent place à beaucoup d'interrogations, qui se sont manifestées depuis par une chute record du prix des quotas. Pierre Albano, directeur délégué à l'environnement Air France rappelle que le groupe a soutenu le premier projet de limitation d'émission. S'il évoque le principe de non-discrimination qui a bloqué les marges d'action de l'OACI, il souligne la progression continue de l'efficacité énergétique de l'aviation, et rappelle que c'est un coût annuel estimé à 2 milliards d'euros que régleront les compagnies qui voleront de et vers un aéroport de l'Union européenne. Il plaide pour que ce « test européen » serve d'exemple afin de trouver un mode d'acceptabilité sans « braquer » la communauté internationale. Message reçu par la commission européenne qui a ouvert une consultation publique depuis juin 2013 pour recueillir les suggestions et opinions de toutes les parties prenantes...

Retrouvez cette conférence sur notre site en attendant de connaître les décisions qui seront prises en octobre à Montréal, lors de l'assemblée générale de l'OACI afin de parvenir à un accord mondial négocié sur les quotas d'émission, et en novembre à Varsovie, lors de la prochaine conférence sur le climat.



Bonne lecture et rendez-vous sur le Net...
Jean-Denis BOUR
Philippe CADOREL
Co-animateurs



OMNES est une association créée en 1995, dont l'objet est d'organiser pour les militants des syndicats d'Air France des séminaires sur un thème d'actualité. Depuis 2005, les syndicats de KLM participent à ces échanges. OMNES organise ainsi deux séminaires par an, et depuis 2008, deux conférences ouvertes à tous les salariés. Une brochure est publiée, incitant à retrouver les résumés comme l'intégralité des actes de ces forums sur le site www.omnes-airfrance.com. Les syndicats d'Air France adhérents : CFDT, CFE-CGC, FO Cadres, SNMSAC-UNSA, SNGAF-CFTC, SNPNC, SNPL F ALPA, UFPL-CFTC, UNAC, UNSA-SMAF. Les syndicats de KLM : CNV, FNV, NVLT, de UNIE, VHVP, VNC, VNV.



contact : omnesairfrance@gmail.com

www.omnes-airfrance.com

« Le problème climatique est, par définition, mondial, avec des conséquences locales variées. (...) il faut savoir que la plupart des émissions viennent des pays développés et que la plupart des coûts seront supportés par les pays en développement. Il nécessite une prise en compte du très long terme. On parle d'horizons de l'ordre de 2100, c'est-à-dire 90 ans. Nous prenons des décisions pour une période où la plupart d'entre nous ne serons plus présents. Il remet en cause tout le modèle de développement occidental depuis le XIX^{ème} siècle, à savoir la révolution industrielle. Il s'appuie sur un droit international qui est en complète construction, comme la communauté internationale qui est une entité instable qui repose sur des égoïsmes nationaux. Tout cela fait que les négociations sont assez complexes. »

« Si on regarde les émissions par habitant, on se rend compte que c'est complètement diversifié en fonction des zones. (...) Les Etats-Unis sont à peu près à 26 tonnes d'émission par habitant, alors que dans des zones comme l'Asie, on est autour de 3 ou 4. Cela pose un certain nombre de débats en termes de négociations, sachant que les Chinois vont dire "on est peut-être un des gros émetteurs mais si on ramène cela à la population, pourquoi devrions-nous payer pour vous, sachant que dans l'histoire, c'est vous qui en avez été responsable ?" Tout cela rentre en compte dans les négociations et les complexifie. L'Europe est autour de 10 et la France doit être autour de 8. »

« L'Europe a choisi un objectif de -20 % par rapport à 1990 et -80 à l'horizon 2050. (...) Les Etats-Unis ont choisi un objectif de -17 par rapport à 2005 ; le Japon -25 par rapport à 1990 ; la Russie -25 par rapport à 1990 (ce qui fait finalement +13 par rapport à 2007). Et la Chine a pris un objectif de -40 -45 % par rapport à 2005. (...) Ce sont les émissions par point de PIB. On sait désormais que le niveau agrégé de toutes ces réductions des émissions des pays développés est trop faible pour satisfaire l'objectif des 2 degrés. Dans l'hypothèse la plus optimiste et peu probable, les réductions des pays développés seraient de 24 % en 2020, par rapport à 1990, alors que le GIEC a estimé que la réduction nécessaire est de 25 à 40 % pour avoir une chance sur deux de ne pas dépasser 2 degrés en 2100. Nous sommes donc très loin du compte... »

« (...) vous avez tous entendu parler de l'objectif de Copenhague de 2 degrés. Pour tous, cela va être un énorme effort à faire. Sachant que nous sommes dans une logique où nous restons à une population de 7 milliards d'habitants. Si elle passe à 9, on passerait à 1,2 tonne d'équivalent carbone par habitant. Voilà l'ampleur de l'enjeu qui est devant nous. »



Damien LÉONARD
Responsable du pôle
Energie-Climat, Entreprises
pour l'Environnement (EpE)

« Pour réaliser ces objectifs du protocole de Kyoto, le principal outil qui a été utilisé est le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, plus connu en anglais sous le nom de Emission Trading Scheme (ETS). Il concerne environ 11 000 installations et à partir du 1^{er} janvier 2012, y sera intégré le secteur aérien. Environ 2 000 à 3 000 compagnies aériennes seront ainsi rajoutées dans le système. »



Cédric CHENEVIÈRE
Chercheur à l'Université
catholique de Louvain
(Faculté de droit et Institut
d'Etudes européennes)

« La formule magique à retenir est qu'un quota équivaut à une tonne de CO₂. »

« Toute compagnie aérienne qui atterrit ou qui décolle depuis un aéroport de l'Union Européenne sera soumise à cette obligation de détenir et de restituer ces quotas de CO₂. »

« (...) au final, ce sont les clients qui seront certainement les payeurs de ces quotas, et non plus les compagnies. (...) Selon les estimations de la Commission européenne, pour un vol entre Paris et New-York, cela reviendra entre 2 et 12 € par client pour un seul vol. »

« Après avoir pollué pendant un an, la compagnie aérienne va devoir calculer ses émissions annuelles de CO₂. Pour 2012, elle va calculer début 2013, toutes ses émissions de CO₂ pour l'année 2012. Le nombre de tonnes de CO₂ qu'elle a émises va être transmis à son Etat membre responsable. En fonction de cette donnée, elle devra restituer un certain nombre de quotas. Imaginons qu'elle ait annoncé 100 000 tonnes de CO₂ émises, elle devra restituer 100 000 quotas pour le 30 avril 2013 au plus tard. »

« Ce système a également pour objectif de préserver l'emploi et la compétitivité des entreprises. C'était pour allier ces deux objectifs, a priori, contradictoires, c'est-à-dire la sauvegarde de l'environnement comme des emplois et des industries en Europe, que l'on a inventé un système aussi complexe. »

Quelques échos de la CONFÉRENCE

Découvrez l'intégralité des exposés et débats sur

www.omnes-airfrance.com

« Ce système d'échange de quotas de CO₂ est ce que l'on appelle un marché du carbone. C'est un terme que l'on entend relativement souvent dans les médias, marché du carbone, marché de droits à polluer, marché de permis d'émission : tous ces termes veulent dire la même chose. C'est d'abord un système de régulation publique des émissions de gaz à effet de serre. »

« La particularité d'un système de marché du carbone est de fixer un objectif d'émission au niveau collectif. Par exemple, l'aviation ne doit pas dépasser 210 millions de tonnes d'émission par an au niveau européen. On n'applique pas cela au niveau de chaque émetteur. On ne dit pas à Air France : "Maintenant, sur l'ensemble de vos vols, vous allez devoir atteindre tel niveau d'émission". Ce n'est pas du tout l'objectif. Par contre on va lui dire : "On va vous donner un certain nombre de quotas, gratuitement ; on va en distribuer à d'autres acteurs et après, vous serez libres de les échanger entre vous". Cela veut dire qu'à la fin de l'année, Air France n'aura pas été nécessairement à l'origine d'autant d'émissions que les quotas qu'elle aura reçus au départ. »

« Nous étions sur une allocation nationale jusqu'en 2012. A partir de 2013, on passe à un processus d'allocation européenne. C'est la Commission européenne qui gère, qui donne les règles et qui s'assure qu'elles sont suivies. Cela évite bien sûr d'avoir une distorsion de traitement entre deux installations similaires situées dans deux pays différents. »

« L'Europe s'est engagée à réduire ses émissions de 80 % en 2050 par rapport à 1990. Elle commence par réduire de 20 % entre 1990 et 2020 mais l'objectif à terme, est d'arriver à -80 %. Cette trajectoire d'émissions que l'on prévoit pour 2020 est-elle suffisante pour atteindre notre objectif de long terme ? C'est une discussion en cours. On a beaucoup parlé d'augmenter cet objectif. Pour l'instant, ce n'est pas encore passé au niveau politique mais cela reste une question majeure de la politique climatique européenne. »



Anaïs DELBOSC
Chef de pôle recherche
« Marchés internationaux du
carbone » chez CDC CLIMAT

« (...) si les efforts de réduction d'émissions se font dans tous les secteurs comme les négociations internationales sur le climat le réclament, avec une baisse de 50 à 80 % des émissions d'ici 2050, et si tous les secteurs arrivent à tenir ces objectifs, on se retrouve avec une baisse de l'ensemble des émissions d'origine humaine (...) parmi lesquelles se trouvent les émissions de l'aviation (...) qui continuent à croître. Même si on part de 2 à 3 % en 2005, en croissant de manière continue, de l'ordre de 2 % par an (moyenne du passé) en prenant en compte tout ce que l'on sait faire en matière d'optimisation technologique et que les autres secteurs réduisent de 50 à 80 %, on se retrouve en 2050, avec une aviation qui représentera 20 % des émissions d'origine humaine. Il y a donc une nécessité pour l'aviation de prendre très au sérieux ce sujet. Ce ne sont pas les 2 % actuels qui sont un prétexte suffisant pour expliquer que les mesures ne sont pas très importantes dans un secteur qui est finalement peu émetteur. »

« La stratégie pour respecter ces engagements repose sur 4 piliers. Un pilier technologique : avoir des avions plus efficaces et développer des biocarburants (carburants à faible teneur en carbone) ; des opérations plus efficaces ; une infrastructure (notamment la partie ciel unique européen) ; et des mesures de marché, des instruments économiques, notamment sous forme de système de permis d'émission au niveau international. »



Pierre ALBANO
Directeur Délégué à
l'Environnement, Air France

« Une compagnie chinoise, américaine, ou du Golfe qui n'opère que 10 % de ses vols sur l'Europe, n'aura que 10 % de ses émissions qui seront concernées par l'ETS, alors qu'une compagnie basée en Europe en aura par définition, 100 %. La distorsion de concurrence vient surtout du fait que les compagnies européennes supporteront la totalité du coût et n'auront probablement pas la possibilité de transférer ce surcoût aux passagers. Puisque les compagnies concurrentes qu'elles ont en face d'elles, route par route, n'étant imposées qu'à 10 % de leur activité, joueront probablement de la péréquation entre routes. Emirates, par exemple, absorbera le coût du Dubaï/Paris et compensera sur des recettes Bombay/Dubaï. »

« Si on devait rester durablement sur un ETS européen pour l'aviation, sans qu'un système international ne commence à émerger, nous aurons un problème de pénalisation du transport aérien européen au profit des opérateurs non européens ou des opérateurs qui décident d'installer des hubs à la frontière de l'Europe. Avec un hub à Istanbul, par exemple, on a la possibilité de faire du Bombay/Istanbul, Istanbul/New York, sans aucun coût environnemental à payer. Pour ne pas parler des hubs déjà établis comme Dubaï où sur les trafics qui se développent fortement, actuellement entre l'Asie et l'Afrique, passer par l'Europe sera encore moins possible quand il y aura un avantage à s'arrêter à Dubaï. »