

Keynote speech de M. Lalonde à la session de l'OACI "Destination Green".

Montréal 14 mai 2013

M. le président, Madame la présidente, Madame Hupé, distingués représentants, Mesdames et Messieurs

Je remercie l'organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, de son invitation. Je suis heureux d'être parmi vous à un moment important de vos débats, avant votre assemblée générale de septembre.

Je remercie également l'OACI de sa présence à Rio en juin dernier. Tous les vingt ans, la communauté internationale fait le point sur sa situation, sa trajectoire, ses problèmes communs. Elle tente de combattre deux défauts très répandus, le court-termisme et les œillères. Si l'on doit déplorer que le vaisseau Terre abrite des dortoirs de troisième classe à côté des cabines de première classe, la question est d'abord d'éviter le naufrage.

Constatant les progrès réalisés depuis le premier Sommet de Rio en 1992, la conférence Rio+20 s'est félicitée qu'une telle proportion de la population mondiale soit sortie de la pauvreté. Elle a dessiné la perspective d'une classe moyenne de 7 milliards de personnes au tournant du siècle. Elle s'est réjouie des avancées remarquables de la technologie et de leur contribution au développement. Que l'on songe qu'il n'y avait guère d'Internet ni de téléphones portables en 1992.

Mais en même temps, elle s'est inquiétée des dégradations déjà visibles de la nature, des tensions sur les ressources et des risques créés par la poursuite d'une croissance économique mesurée seulement par l'indicateur du PIB. La population mondiale a doublé depuis la première conférence sur le développement durable à Stockholm en 1972 et le Fonds pour la population des Nations unies avertit qu'elle oscillera entre 9 et 11 milliards à mi-siècle selon que les femmes en âge de procréer auront plus ou moins d'enfants dans les années à venir.

La raréfaction de la biodiversité a été soulignée. Peut-être un jour nos descendants jugeront-ils notre génération à la façon dont elle a traité les animaux, nos compagnons d'évolution. Alors que nombre de populations côtières tirent leur subsistance de la mer, les effectifs des poissons se sont effondrés et les océans souffrent d'une acidité croissante. Cette tragédie est révélatrice du sort des « biens communs » de l'humanité, les mers, l'atmosphère, les écosystèmes... N'appartenant à personne, ils sont orphelins. La communauté mondiale est organisée en Etats qui défendent leurs propres intérêts et qui ont certes créé des institutions internationales, mais pour résoudre les problèmes entre Etats, non pour traiter les problèmes communs de l'humanité. C'est pourquoi ces conférences sont nécessaires.

Celle de Rio+20 s'est donc attachée à orienter l'économie et les Nations unies pour mieux tenir compte des biens communs. Il fut aussi décidé de négocier d'ici à 2015 une brassée d'objectifs de développement durable pour l'humanité tout entière. 2015 est donc une date importante pour la communauté internationale puisque c'est aussi le terme retenu pour la première génération des objectifs du Millénaire voués à la lutte contre la pauvreté. Enfin les négociateurs de la convention contre le changement climatique vont tenter de parvenir à un accord en 2015 à Paris.

Comme de tradition dans ces conférences, les courants de la croissance et de l'enrichissement se frottent aux infléchissements de la soutenabilité, créant des remous autour de la question taboue : y a-t-il des limites à la croissance ? Et s'il y en a, comment partage-t-on équitablement les ressources limitées ? Il faut dire qu'il ne s'agit plus vraiment d'environnement, au sens local, mais des mécanismes fondamentaux de la biosphère. Les scientifiques nous apprennent qu'après le cycle du carbone qui occupe nos esprits, nous aurons à nous préoccuper de ceux de l'azote et du phosphore. J'avoue être à la fois alarmé par leurs avertissements de plus en plus pressants et rassuré de constater chaque matin que la fin du monde a été encore reportée. Cependant ce qui est certain, c'est que le monde que nous laisserons à nos enfants n'est pas celui que nous avons reçu de nos parents. J'étais à New York lorsque Sandy s'est déchaîné, c'était impressionnant. Deux mois auparavant les autorités chinoises avaient évacué une partie de Shanghai pour prévenir les dégâts du typhon Haikui.

Voilà qui nous amène au climat. Comme vous savez sans doute, l'observatoire de Mauna Loa, aux îles Hawaï, où l'on mesure depuis 1958 la teneur en CO₂ de l'atmosphère, sonne l'alerte : la concentration vient de dépasser les 400 parties par million, alors qu'elle n'était que de 280ppm avant l'ère industrielle. Nous voilà bientôt hors des clous pour rester en deçà d'une hausse de deux degrés à la fin du siècle. A la fin de l'année le 5e rapport du GIEC nous en dira plus. Une exposition récente illustre les modifications de la surface terrestre depuis 1984 grâce à une série d'images du satellite Landsat. Si l'on remonte plus loin dans le passé, le niveau de la mer était 100m plus bas il y a vingt mille ans.

La communauté internationale n'est pas restée inactive. En 1992, elle a signé la convention-cadre de lutte contre le changement climatique qu'elle n'a mis qu'un an et demi à négocier. Puis en 1997 ce fut Kyoto et ses avatars qui ont demandé plus de temps aux diplomates. Mais aujourd'hui il y a du neuf, nous sommes au XXIe siècle, plus au XXe. Les pays développés du XXe siècle représentaient alors les deux tiers des émissions, tandis que les pays en développement de ce même siècle n'étaient responsables que du tiers. Aujourd'hui c'est la proportion inverse. Le futur successeur du protocole de Kyoto ne devra pas seulement solder le passé, mais aussi préparer l'avenir. C'est le sens des récentes avancées dans les pourparlers. La plate-forme de Durban et la passerelle de Doha prévoient qu'un accord engageant tous les Etats devra être conclu en 2015 pour être mis en œuvre au plus tard en 2020. Tous seront concernés. Et tous s'y mettent en ce moment avec des plans nationaux, des taxes sur le carbone, des quotas d'émissions, des incitations en faveur des économies d'énergie et des sources sans carbone. Même les 49 pays les moins avancés viennent d'annoncer qu'ils acceptaient que le principe des réductions d'émissions s'applique aussi à eux, une évolution majeure.

Je salue particulièrement l'effort d'autres acteurs, comme les collectivités locales, souvent en avance sur les Etats. Ainsi le Québec, où nous sommes, a lié son marché des permis d'émissions à celui de la Californie. Je salue les associations, dont certaines sont présentes ce matin et qui nous soumettent des rapports de qualité. Je salue les entreprises. Ainsi 7 000 d'entre elles sont membres du Pacte mondial des Nations unies, respectant les principes et partageant les objectifs que la communauté internationale s'est donnés. Et parmi ces entreprises, 350 d'entre elles, dont des compagnies d'aviation, voulant contribuer à la lutte contre le changement climatique - et 350 ce n'est qu'un début ! - se sont groupées dans l'initiative « Caring for climate ». Ils s'efforcent de réduire leur empreinte carbone tout au long de la chaîne de valeur, de tester et diffuser les bonnes pratiques, de

participer aux efforts d'adaptation. Ils seront présents à Varsovie en novembre, lors de la prochaine réunion des Etats signataires de la convention contre le changement climatique. Ils y présenteront une plate-forme d'actions auxquelles toutes les entreprises sont invitées à se joindre.

Tel est le tableau à la veille de l'assemblée générale de l'OACI. Alors, et l'aviation ?

Voilà une industrie qui est très soucieuse de sécurité, qui est consciente des risques, qui a certainement une vision de long terme. Combien de temps faut-il pour mettre au point un nouvel avion ?

Voilà une industrie qui grandit. De 5% par an dit-on, surtout en Asie, en dépit des crises et des chocs. 1 700 compagnies, 3 700 aéroports, 23 000 appareils, 3 milliards de passagers, de 30 à 60 millions de vols par an dans les vingt prochaines années.

Voilà une industrie qui est à la pointe de l'innovation, qui a multiplié par 5 en cinquante ans son efficacité énergétique, qui dispose d'une panoplie impressionnante de moyens d'aller plus loin, depuis les matériaux du fuselage jusqu'aux moteurs, en passant par les trajectoires, les aéroports et les carburants.

Mais voilà une industrie qui représente aujourd'hui 3% des émissions de gaz à effet de serre et qui prévoit de multiplier par 3 sa consommation d'énergie d'ici à 2050. Qu'on le veuille ou non, une tonne de kérosène émet 3 tonnes de CO₂. L'aviation émet aujourd'hui 700 millions de tonnes de CO₂.

C'est pourquoi il faut saluer les perspectives ouvertes par l'association internationale du transport aérien (IATA) et par l'OACI : l'amélioration continue de l'efficacité énergétique d'ici à 2020, une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et un objectif à long terme dont l'IATA estime qu'il pourrait être en 2050 une réduction de 50% des émissions de l'aviation par rapport à 2005. C'est une bonne idée de se fixer des objectifs que l'on aspire - ou que l'on s'engage - à atteindre. Du moins faut-il s'y efforcer. Or des moyens sont déjà mis en œuvre : la définition d'une norme CO₂ sur laquelle travaille l'OACI, les plans nationaux que lui transmettent ses Etats membres, l'entraide qu'elle organise. Et le panier des mesures concernant la technologie, les infrastructures, les procédures de vol, les carburants et les mécanismes de marché.

A la vérité il faut les utiliser toutes, qu'elles relèvent de l'action des gouvernements ou des entreprises, chacun jouant son rôle. Je ne puis m'empêcher de m'interroger sur le recours aux biocarburants dont j'ai l'impression qu'il vous apparaît comme la panacée. J'ai eu l'occasion d'y travailler et je me souviens des espoirs placés dans le jatropha parce qu'il poussait sur des terres marginales et ne concurrençait donc pas les cultures alimentaires. En effet, mais la récolte de noix, donc d'huile, était elle aussi marginale. Certains pays, c'est vrai, ont connu la réussite avec la canne à sucre. Pourra-t-on généraliser cet exemple ? On annonce de nouvelles générations de biocarburants. Les sciences et les techniques font parfois des miracles. Soyons-y attentifs.

En attendant il paraît difficile à l'aviation de progresser sans se doter d'un mécanisme de marché. Quand les réductions d'un secteur coûtent relativement cher, il peut être approprié d'acheter des réductions opérées à moindre compte dans un autre secteur. Je sais que vous réfléchissez à trois formules et je comprends que l'industrie est favorable dans un premier temps à un mécanisme de compensation de ses émissions de CO₂. Voilà qui relancerait le marché du carbone et le mécanisme

de développement propre, cette invention de la diplomatie climatique. Je me prends à imaginer une grande alliance entre l'aviation et la forêt tropicale. L'aviation veille sur la forêt, cela aurait de l'allure. Toutefois la compensation ne réduit pas les émissions, tout au plus peut-elle aider à les stabiliser. Il faut que l'aviation se fixe un plafond et le réduise progressivement.

Mesdames et Messieurs

Il y a un moment où il faut sauter. J'ai été enchanté de constater l'entente qui règne entre l'OACI et l'IATA. J'ai d'ailleurs noté le rôle moteur de l'industrie qui a ouvert la première, en 2009, les perspectives qui ont été reprises l'année suivante par l'OACI. Aujourd'hui l'IATA propose un objectif pour 2050 et suggère d'adopter un mécanisme de compensation de ses émissions de carbone.

Au fond l'aviation représente aux yeux des populations la mondialisation heureuse. C'est elle, dans une large mesure, qui autorise le dialogue des civilisations et qui permet à ses voyageurs d'éprouver un sentiment d'appartenance planétaire. Les compagnies aériennes souhaitent être de bons citoyens du monde, conscients de leurs responsabilités. Toutes aspirent à être les meilleures, aimées du public, respectées par l'opinion. Elles s'effraient des initiatives désordonnées qui surgissent çà et là, les obligeant à obéir à des injonctions contradictoires. Elles souhaitent un cadre global.

C'est donc aux Etats membres de l'OACI, l'OACI qui régit les vols internationaux, et uniquement ceux-là, de sortir en quelque sorte de leurs bottes nationales pour permettre aux compagnies d'aviation de progresser dans la direction qu'elles souhaitent suivre. L'OACI a accompli depuis sa création un travail remarquable d'internationalisation du transport aérien. Elle a précisé cette vocation planétaire justifiant que les négociateurs de la convention contre le changement climatique lui aient demandé d'organiser la contribution des vols internationaux à la lutte commune. Ce cadre international, c'est à l'OACI de le créer.

Mesdames et Messieurs les représentants des Etats membres, le monde vous attend. De l'audace...

Merci