



DOCUMENT D'INFORMATION:

Un rapport indique que l'approche des crédits compensatoires pour les émissions de l'aviation est la meilleure solution pour le secteur

Le biocarburant est considéré comme une excellente occasion pour le Canada

Une analyse du Delphi Group de trois scénarios possibles pour la politique du carbone et leur impact sur l'industrie de l'aviation au Canada révèle que l'approche des crédits compensatoires au palier fédéral - surtout une approche conforme à l'accord sur le GNC par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) - est le meilleur mécanisme pour réduire l'empreinte carbone de l'aviation.

Le rapport, commandé par le Conseil national des lignes aériennes du Canada de (CNLA), révèle également que la politique du carbone doit être appuyée par les actions de l'industrie, davantage de règlements et/ou un soutien gouvernemental direct dans la mise au point de technologies. Il indique que la mise au point de biocarburants à coût concurrentiel avec le carburant aviation ordinaire ou concurrentiel après avoir intégré les coûts d'observation offre le plus grand potentiel pour le secteur de l'aviation.

Plusieurs critères ont été utilisés pour évaluer la politique du carbone, notamment qu'elle devrait «découpler» la croissance économique et l'impact environnemental – c'est-à-dire, encourager la croissance économique sans effets négatifs sur l'environnement – tout en maintenant une industrie canadienne de l'aviation concurrentielle à l'échelle mondiale. L'analyse s'est concentrée sur l'impact que le coût d'observation d'une politique du carbone aurait sur le secteur et elle a tenu compte de la complexité de la politique et des possibilités de créer des distorsions concurrentielles.

En plus de l'approche des crédits compensatoires au palier fédéral, le Delphi Group a examiné deux autres scénarios : un système fédéral de plafonnement et d'échanges applicable à l'ensemble de l'économie qui s'intègre aux règlements provinciaux existants et une taxe sur le carbone qui s'intègre aux règlements provinciaux existants.



Conclusions

1. Un mécanisme fédéral de compensation du carbone offre la plus haute probabilité de réduire le fardeau administratif que représentent les coûts d'observation et d'assurer des règles de jeu équitables sur le plan des coûts d'observation pour les transporteurs. L'inclusion de l'aviation dans une mosaïque de politiques et de règlements provinciaux et fédéraux risquerait de créer des obligations complexes et onéreuses en matière d'observation qui pourraient également créer des distorsions concurrentielles, à moins de déployer un effort particulier pour assurer une approche simplifiée et cohérente pour le secteur.
2. La tarification du carbone dans la fourchette actuellement envisagée au Canada (15-40\$/tCO₂eq) n'encouragera pas le découplage de la croissance économique et de l'impact environnemental dans le secteur de l'aviation. Plutôt, les coûts d'observation retireront de l'argent du secteur, entraînant possiblement un rétrécissement du secteur.
3. Aucun des trois scénarios pour la politique du carbone n'est suffisant pour appuyer le découplage de la croissance économique et de l'impact environnemental dans le secteur de l'aviation. La politique du carbone doit être appuyée par les actions de l'industrie, davantage de règlements et/ou un soutien gouvernemental direct pour la mise au point de technologies.
4. La réduction des émissions de CO₂ dans l'aviation dépend surtout de la mise au point de biocarburants et d'aéronefs plus efficaces. L'accélération de la recherche de biocarburants concurrentiels avec des carburants aviation ordinaires ou concurrentiels après avoir intégré les coûts d'observation, est considéré comme le scénario ayant le plus grand potentiel pour le secteur de l'aviation.

Le Canada est bien placé pour être chef de file dans la mise au point des biocarburants, avec un important potentiel de croissance économique tant sur les marchés intérieurs que ceux de l'exportation. Le CNLA prépare une feuille de route pour la mise au point de biocarburants qui ouvrira la voie à une adoption généralisée des biocarburants au Canada par le marché.