

Taxe carbone

L'OACI tente d'esquisser une solution de compromis

L'organisation de l'aviation civile internationale présentera d'ici la fin du mois ses propositions pour résoudre le différend suscité par la taxe européenne sur les émissions de CO2.

Dans la controverse qui oppose l'Europe à la Chine et à une vingtaine d'autres Etats au sujet de la taxation des émissions de CO2, les 242 compagnies aériennes réunies à Pékin pour l'assemblée générale de l'IATA ont clairement choisi leur camp : celui de la Chine. Dans son discours d'introduction, Tony Tyler, le directeur général de l'IATA, a dénoncé, en termes diplomatiques mais néanmoins très clairs, la volonté européenne de faire payer les compagnies étrangères desservant l'Europe pour une partie de leur émissions de CO2 à compter de l'an prochain. « Le système extra-territorial de permis d'émission (emission trading scheme, ETS) n'est pas une avancée, a-t-il déclaré. C'est un obstacle qui polarise [les oppositions] et empêche d'éventuels progrès ».

La Chine fait pression

Une prise de position accueillie avec d'autant plus d'intérêt à Pékin, que la Chine et ses compagnies sont en pointe dans l'opposition à ce règlement. Après avoir suspendu une cinquantaine de commandes d'Airbus pour faire pression sur l'Union européenne, le gouvernement chinois a interdit à ses transporteurs de renvoyer aux autorités européennes leur déclaration d'émissions, qui doit permettre d'établir les droits à payer, à partir d'avril 2013. Une position qui les met formellement en infraction avec la réglementation européenne et leur a déjà valu un sérieux avertissement de la Commission européenne, sous la forme d'amendes pouvant aller jusqu'à 500.000 euros par tête, si elles n'obtempèrent pas avant fin juin.

Dans les coulisses de l'assemblée générale de l'IATA, chacun espère toutefois qu'une solution à l'amiable finira par s'imposer. « L'Europe devra se résoudre une solution de compromis », estime Jean-Cyril Spinetta, le PDG d'Air France-KLM. Lors de l'assemblée générale, le président de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Roberto Kobeh-Gonzalez, a ainsi dévoilé les différentes pistes de travail de l'organisation onusienne, qui vont de normes d'émissions de CO2 pour les avions, à l'instar de ce qui existe déjà pour les nuisances sonores, à l'instauration d'un ETS à l'échelle mondiale. Le groupe de travail de l'OACI devrait présenter ses recommandations avant la fin du mois, a-t-il expliqué, qui seront ensuite soumises au vote des Etats membres lors de la prochaine réunion du conseil de l'OACI en novembre. « L'objectif est de parvenir à une solution globale », a réaffirmé le président de l'OACI.

Le temps presse

Cependant, toute décision au niveau de l'OACI devra emporter l'adhésion de chacun de ses membres. Ce qui n'incite pas à l'optimisme. Parallèlement, des discussions seraient en cours entre la Commission européenne et les autorités chinoises, autour d'une possible exonération des compagnies chinoises en contrepartie de la mise en place par la Chine de mesures équivalentes de réduction des émissions. Mais sans résultat visible jusqu'à présent. « L'Europe est comme un crocodile, non pas parce qu'elle montre les dents, mais parce qu'elle ne sait pas faire marche arrière », plaisante un bon connaisseur du dossier.

Or le temps presse pour aboutir à une solution. Aux mesures de rétorsion chinoises se sont ajoutées des menaces indiennes et russes. Ces derniers ont notamment refusé à Lufthansa et Finnair des droits de survol supplémentaires de la Sibérie, la route la plus courte pour desservir l'Asie. Et du côté d'Airbus, on redoute que les commandes espérées pour le salon aéronautique de Farnborough, courant juillet, ne fassent également les frais du différent. Avec de lourdes conséquences à long terme. « Un client qui choisit un Boeing plutôt qu'un Airbus s'engage pour au moins vingt ans et est très difficile à regagner », souligne-t-on chez l'avionneur.