

Dans le cadre des Assises nationales du transport aérien
#AssisesAerien

**Le colloque Aviation et Climat a mis en perspective
les initiatives du transport aérien en matière de lutte
contre le changement climatique
ainsi que l'engagement des compagnies aériennes dans CORSIA,
système international de compensation des émissions de gaz à effet de serre**

Paris, le 5 avril 2018 – Suite au colloque “aviation et climat” organisé dans le cadre des Assises nationales du Transport aérien, la FNAM, organisation professionnelle qui regroupe plus de 95% des entreprises du secteur aérien français rappelle que c'est la **1^{ère} industrie à mettre un plan à l'échelle mondiale pour réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre via le CORSIA.**

Pour lutter contre le changement climatique, les acteurs du secteur se sont mobilisés pour répondre à un objectif de croissance neutre en carbone à partir de 2020, avec une croissance annuelle de près de 5% du trafic aérien.

Ainsi, le secteur aérien a mis en place pour atteindre cet objectif différentes mesures technologiques, opérationnelles complétées par des mesures de marché au travers du mécanisme CORSIA, (*Carbon Offsetting Scheme for International Aviation*).

Un ensemble de **mesures technologiques** a permis depuis les années 1960 de réduire la consommation unitaire d'un avion de ligne d'environ 70% - les émissions de CO₂ par siège ont diminué de 80% depuis le premier avion à réaction (*source : ATAG*).

D'ici à 20 ans, plus de 30 000 nouveaux avions seront en service ; en moyenne chaque nouvelle génération d'appareils devrait permettre une consommation inférieure de 15 à 20% par rapport à la précédente.

Par ailleurs, la **Navigation aérienne** et les compagnies aériennes ont également développées des **solutions opérationnelles** pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Notamment, par exemple :

- **Optimisation des vitesses et de la conduite de vol** en temps réel (jusqu'à - 100 kg de carburant par vol, soit 10% de l'énergie utilisée pour le décollage) ;
- **Atterrissages en descente douce** – ou continue (jusqu'à - 500kg de carburant économisés par approche pour les gros porteurs) ;
- **Roulage à l'arrivée sur les taxiways avec un moteur sur deux éteint** (le taux de roulage n-1 moteur estimé à l'arrivée des compagnies françaises est de 60%, toutes plateformes confondues – *source : FNAM, 2016*);
- **Réduction du temps de roulage** entre le point de parking et la piste de décollage (la mise en place de l'outil GLD -gestion locale des départs- à Paris-CDG a permis de diminuer de 7,5% les émissions des avions au roulage entre 2010 et 2015, soit -3 min environ de roulage au départ et de -1 min de roulage à l'arrivée).

Les biocarburants, un élément fondamental

Le développement des biocarburants aéronautiques en France est un des leviers les plus prometteurs pour réduire à court-moyen terme les émissions de CO₂ de l'aviation à la source. La réduction d'émissions de CO₂ pour les biocarburants pourrait atteindre jusqu'à 80% par rapport au kérosène fossile, sur l'ensemble de leur cycle de vie.

Contrairement à d'autres pays, il n'existe pas de véritable filière biocarburants en France. Son développement ne pourra pas se faire sans le soutien technique et financier des pouvoirs publics.

Le dispositif CORSIA (*Carbon Offsetting Scheme for International Aviation*)

Au 11 janvier 2018, **73 pays** se sont manifestés pour appliquer volontairement CORSIA dès 2021, représentant ainsi plus de **90% des émissions** de l'aviation internationale.

Concrètement, CORSIA a pour ambition de maintenir les émissions de CO₂ du transport aérien mondial au même niveau que 2020, grâce au financement de programmes de compensation carbone par les compagnies aériennes.

Le coût de la compensation carbone payée par les compagnies aériennes dans le cadre de CORSIA pourrait atteindre 2,2 milliards en 2025, et 8,9 milliards en 2035.

Les compagnies aériennes françaises commenceront à compenser leurs émissions internationales en 2021, et le suivi de leurs émissions par la DGAC commencera dès le 1^{er} janvier 2019. Ayant fait la plus grande partie de leur croissance dans le passé, les compagnies françaises auront à compenser plus que le niveau de croissance de leurs propres émissions, afin de couvrir la croissance internationale globale.

Dispositif mondial, CORSIA a vocation à **se substituer au** mécanisme européen EU-ETS. Aujourd'hui et depuis 2012, les émissions du transport aérien au sein de l'Union Européenne sont déjà taxées au titre de l'EU-ETS, qui peut être considérée comme une taxe indirecte sur le carburant (les émissions de gaz à effet de serre étant corrélées aux consommations de carburant).

Pour mémoire : Le transport aérien représente 2% des émissions de CO₂ d'origine humaine dans le monde. C'est également au niveau mondial le 6^{ème} émetteur de gaz à effet de serre, derrière le secteur de l'énergie (35%), de l'agriculture et déforestation (24%), de l'industrie (18%), des transports routiers (10,2%) de la construction (6%), des transports maritimes et ferroviaires (2,9%) et des déchets (2,9%) (*source : GIEC, 2014 sur les émissions de 2010*).

A propos de la FNAM : la FNAM représente 95 % des activités du transport aérien et fédère 10 métiers au travers de 8 groupements professionnels : les compagnies aériennes, les principaux assistants en escale, le transport de fret, les expressistes, l'aviation d'affaires, la maintenance aéronautique, les services aéroportuaires, le transport par hélicoptères, l'aviation générale, la formation aéronautique, les drones et les aéroports. La FNAM mène les négociations permettant de faire évoluer les conventions et accords collectifs du secteur avec les pouvoirs publics. Pour accompagner, les entreprises et les salariés, la FNAM déploie des actions emploi et formation.*

Contacts FNAM :

FNAM – Guy Tardieu, Délégué Général – Tél : 06 63 00 87 17 – gtardieu@fnam.fr

FNAM – Brigitte Barrand, Directrice de la communication et des Affaires Publiques –

Tél : 06 08 71 82 59 – bbarrand@fnam.fr

- Plus d'informations sur www.fnam.fr -