



**Compensation des émissions de gaz à effet de serre  
des exploitants d'aéronefs**

## TABLE DES MATIÈRES

---

synthèse .....	3
1. qu'est-ce que la compensation ?.....	4
2. Compensation volontaire.....	4
3. cadre réglementaire de la compensation obligatoire .....	5

## SYNTHESE

---

En synthèse, il convient de retenir que les compagnies aériennes qui sont engagées dans une démarche sectorielle d'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 privilégient les actions conduisant à une réduction brute des émissions.

La compensation est toutefois un outil à la disposition des compagnies aériennes comme des régulateurs.

Les compagnies aériennes peuvent ainsi choisir d'y recourir de manière volontaire ou être obligées d'y participer de manière réglementaire comme c'est le cas au niveau national (Article 147 de la Loi Climat et Résilience) ou international (CORSIA ou ETS européen).

Dans l'ensemble de ces cas, cette pratique est encadrée et permet pour les opérateurs comme pour les régulateurs de s'assurer de la qualité des actions de compensation mises en œuvre.

# 1. QU'EST-CE QUE LA COMPENSATION ?

---

## DEFINITION

La compensation des émissions consiste pour un acteur économique à limiter l'impact de ses propres émissions de CO2 issus d'un carbone « fossile » :

- ⇒ Soit par le financement de projets qui vont capturer une quantité équivalente de carbone
- ⇒ Soit par l'évitement des émissions de gaz à effet de serre d'une autre activité industrielle au travers du financement de projet spécifique de réduction de consommation énergétique ou de production d'énergie verte.

## DIFFERENTS TYPES DE PROJETS

Les différents types de projet rentrant dans le cadre de la compensation sont notamment les suivants :

- ⇒ Les énergies renouvelables (installation de sources de production d'énergie renouvelables) ;
- ⇒ Les forêts et l'usage des terres (gestion de forêt et de sols, déforestation évitée) ;
- ⇒ Les déchets (réduction des émissions de méthane des décharges ouvertes) ;
- ⇒ Les équipements domestiques (distribution de dispositifs réduisant les besoins énergétiques, tels que des appareils de cuisson) ;
- ⇒ L'efficacité énergétique (réduction de la consommation d'énergie liée au bâtiment).

## LABEL BAS CARBONE

Le label bas carbone est un label créé par le ministère de la transition écologique en 2019. Il vise à favoriser l'émergence de projets additionnels de réductions d'émissions de gaz à effet de serre (GES) ou de séquestration de CO2 à des horizons de temps compatibles avec la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

Le label Bas-Carbone s'applique à l'ensemble des émissions de GES, à l'exception de celles directement soumises au système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (EU-ETS).

D'autres labels ont été créés. Ces labels servent à s'assurer que les projets bénéficiant de leur appellation remplissent des critères exigeants en matière de durabilité. Les labels les plus représentés sur le marché européen aujourd'hui sont le Gold Standard (GS) et le Voluntary Carbon Standard (VCS), tous deux labels de compensation carbone à part entière.

# 2. COMPENSATION VOLONTAIRE

---

Certaines compagnies aériennes, avant que les réglementations ne soient publiées et s'appliquent au niveau national, ont décidé de compenser de manière volontaire, au travers du financement d'un portefeuille de projets, leurs émissions de CO2.

### 3. CADRE REGLEMENTAIRE DE LA COMPENSATION OBLIGATOIRE

---

#### France : ARTICLE 147 DE LA LOI CLIMAT ET RESILIENCE

L'article 147 de la loi française Climat et Résilience a imposé, à la suite des travaux de la Convention Citoyenne sur le Climat et dans le cadre des recommandations émises par cette dernière, aux compagnies aériennes de compenser depuis le 1er janvier 2022 les émissions de leurs vols métropolitains (incluant la Corse) selon le calendrier suivant :

- ⇒ 50% des émissions en 2022
- ⇒ 70% des émissions en 2023
- ⇒ 100% des émissions en 2024

Les projets de compensation reconnus comme pouvant satisfaire aux obligations réglementaires sont notamment ceux certifiés "label bas carbone" ou répondant aux exigences fixées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale dans le cadre de son propre régime international de compensation dénommé CORSIA.

L'arrêté fixe la part minimale de projets situés dans l'Union Européenne comme suit :

- ⇒ 20% en 2022
- ⇒ 35% en 2023
- ⇒ 50% en 2024.

La part de projet au sein de l'Union Européenne pour les années 2025 et suivantes sera fixée par une révision de cet arrêté au plus tard le 30 juin 2024.

#### OACI : CORSIA

Le dispositif CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) a été voté en 2016 par l'OACI lors de sa 39<sup>ème</sup> assemblée générale. Il s'agit d'un dispositif de compensation des émissions de CO2 des compagnies aériennes sur leurs vols internationaux. Les compagnies opérant sur les liaisons couvertes par le dispositif CORSIA doivent à ce titre compenser l'ensemble des émissions de leurs vols internationaux au-delà d'un niveau d'émissions correspondant à 85% du niveau d'émissions correspondantes de 2019.

Sa mise en œuvre se fait par étape, comme suit :

- ⇒ Une phase pilote qui s'applique de 2021 à 2023 aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime (118 États à ce jour).
- ⇒ La première phase qui s'applique de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase.
- ⇒ La deuxième phase qui s'applique de 2027 à 2035 à tous les États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est supérieure à 0,5% du total des TKP ou dont la part cumulative dans la liste en ordre décroissant des États représente 90% du total mondial des TKP, sauf les pays les moins développés, les petits États insulaires en développement et les pays en développement sans littoral, à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase.

## EUROPE : MARCHES CARBONE – EU ETS

Au niveau européen, le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union Européenne impose depuis 2012 aux exploitants aériens de restituer des quotas d'émissions (certains quotas étant dans une période initiale délivrés à titre gratuit) pour toute tonne de CO<sub>2</sub> émise lors d'un vol intra-espace économique européen (EEE), hors vol au départ de Suisse et, en raison du Brexit, hors vol au départ du Royaume Uni, ces deux États disposant de leur propre système d'échange de quotas.

Plusieurs phases ont été mise en place pour le déploiement de ce dispositif :

- ⇒ Phase II de l'EU-ETS : 2012
- ⇒ Phase III de l'EU-ETS : 2013 – 2020
- ⇒ Phase IV de l'EU-ETS : 2021 – 2030

Dans le cadre du package Européen Fit for 55, qui prévoit une réduction de 55% des émissions de gaz à effet de serre au sein de l'Union Européenne d'ici à 2030, par rapport au niveau de 1990, la phase IV de l'EU-ETS est en cours de révision.

Le schéma européen d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (EU ETS) est concrètement assimilable à une forme de compensation. En effet, celui-ci repose sur un principe de plafonnement global des émissions et d'échange de droits d'émission entre les entreprises participantes (« cap and trade »).

D'un point de vue pratique, pour un vol soumis à l'ETS européen :

- ⇒ Soit la compagnie achète à une entreprise participant à l'ETS européen et qui a réduit ses émissions de CO<sub>2</sub> son excédent de quotas. L'émission d'une unité de CO<sub>2</sub> par la compagnie sera ainsi directement compensée par la baisse des émissions de l'entreprise cédant ses quotas. La compagnie finance ou rétribue ainsi une action concrète de décarbonation dans d'autres secteurs.
- ⇒ Soit la compagnie achète un permis mis en vente aux enchères par l'Etat pour compenser cette unité de CO<sub>2</sub>. Les fonds recueillis lors de la vente aux enchères de ces quotas permettent de financer des compensations certifiées au niveau international. En effet, conformément à la directive européenne, les recettes des enchères de quotas doivent être utilisés à au moins 50 % dans des mesures environnementales qui limitent le changement climatique. En France, le produit de la mise aux enchères des quotas vient financer le plan de rénovation thermique des logements dans le cadre du programme « Habiter Mieux » de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH). Ce programme est destiné à financer la rénovation énergétique des habitations les plus défavorisées (travaux d'isolation, rénovation, etc.).

Il existe enfin la possibilité que la compagnie ait bénéficié d'un permis gratuit au titre de l'ETS européen. **Cette situation a vocation à disparaître dans le cadre de la mise en œuvre du paquet européen Fitfor55.**



Fédération  
Nationale de l'Aviation  
et de ses Métiers



**FNAM**

22, avenue Franklin Delano Roosevelt 75008 Paris  
[contact@fnam.fr](mailto:contact@fnam.fr) – 01 86 64 12 34