

Ben oui, les avions polluent un max

27 septembre 2012 / [Hervé Kempf \(Le Monde\)](#)

Le commissaire européen aux transports, Siim Kallas, va présenter jeudi 27 septembre une série de propositions pour aider le secteur du transport aérien européen. Celui-ci traverse une passe difficile : selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), les compagnies européennes devraient perdre 1,2 milliard d'euros en 2012.

Cette difficulté est attisée par le différend entre l'Union européenne et les autres grands pays, notamment les Etats-Unis et la Chine, portant sur l'intégration des compagnies aériennes opérant en Europe sur le marché des émissions de gaz à effet de serre (dit ETS). Les compagnies devront acheter des « *crédits carbone* » pour compenser leurs émissions trop importantes. Mais dimanche 23 septembre, le Sénat des Etats-Unis a adopté un projet de loi exemptant les compagnies américaines du paiement des crédits.

Hausse du trafic aérien de 5 % par an

Mais la responsabilité du trafic aérien dans les émissions de gaz à effet de serre reste préoccupante, alors que, selon les [prévisions du constructeur Airbus](#), présentées début septembre à Londres, le trafic aérien mondial devrait doubler dans les quinze ans à venir, soit une hausse de 5 % par an. Ce problème est souligné par le cabinet allemand Atmosfair, qui vient de publier son « *Index des compagnies aériennes* ». Cet index fournit chaque année un classement des compagnies selon leur efficacité en termes d'émissions.

En utilisant les bases de données très précises de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Atmosfair rassemble les informations pour chaque avion et moteur des

compagnies, ainsi que sur le nombre de sièges de chaque appareil. On connaît de surcroît le taux de remplissage de chaque vol. Ces informations agrégées sont ensuite traitées en appliquant des coefficients liant consommation de kérosène et émissions de gaz à effet de serre (par exemple, 1 kg de kérosène représente 3,1 kg de gaz carbonique).

« *Nous comparons ensuite les compagnies à un modèle théorique parfait, explique Dietrich Brockhagen, directeur d'Atmosfair, dans lequel on utiliserait l'avion le plus efficace dont tous les sièges seraient occupés.* » Le palmarès couronne des compagnies de charters ou régionales (Monarch, TAM Regional, Iberia Regional, TUIfly), la meilleure compagnie classique, Cathay Pacific se classant en quatorzième position, la première française, Air Transat, en seizième position, Air France se retrouvant au trente-quatrième rang.

« *Le classement favorise les compagnies qui ont les appareils les plus modernes, précise M. Brockhagen, mais aussi les compagnies de charters. En effet, les compagnies régulières doivent légalement assurer des liaisons fixes, et ne peuvent donc pas avoir le meilleur taux d'occupation.* » Les compagnies à bas prix sont exclues du classement : elles sont subventionnées de diverses manières, et donc avantagées par rapport aux autres.

Chez Air France, Pierre Albano, directeur délégué à l'environnement, souligne qu'effectivement « *le type de marché sur lequel opère une compagnie influe beaucoup sur sa performance* ». La pression est en tout cas mise sur les transporteurs pour limiter leurs émissions. D'autres calculateurs sont élaborés par la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) en France ou par l'OACI. Il reste à s'accorder sur une méthode internationale de calcul.

Source : Cet article a été publié dans *Le Monde* daté du 27 septembre.

Lire aussi : *Plaidoyer pour Pierre-Emmanuel Neurohr*

- Emplacement : Accueil > Info >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Ben-oui-les-avions-polluent-un-max>