

<https://abouttravel.ch/industrie-des-voyages/transport/iata-attaque-le-plafonnement-de-schiphol/>

Limitations

[Bruxelles autorise la France à limiter les vols domestiques](https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/regle-des-2h30-bordeaux-conservera-ses-vols-en-correspondance-a-roissy-cdg-1885426)

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/regle-des-2h30-bordeaux-conservera-ses-vols-en-correspondance-a-roissy-cdg-1885426>

[Le Sénat met fin aux vols intérieurs en cas d'alternative en train de moins de 2h30](https://www.publicsenat.fr/actualites/politique/loi-climat-le-senat-met-fin-aux-vols-interieurs-en-cas-d-alternative-en-train)

<https://www.publicsenat.fr/actualites/politique/loi-climat-le-senat-met-fin-aux-vols-interieurs-en-cas-d-alternative-en-train>

Jets privés

[Jets privés : le gouvernement va proposer une hausse de l'« écocontribution », annonce Clément Beaune](https://www.lemonde.fr/politique/article/2023/04/07/jets-privés-le-gouvernement-va-proposer-la-hausse-de-l-ecocontribution-annonce-clement-beaune_6168592_823448.html)

https://www.lemonde.fr/politique/article/2023/04/07/jets-privés-le-gouvernement-va-proposer-la-hausse-de-l-ecocontribution-annonce-clement-beaune_6168592_823448.html

[Le transport en jet privé en net recul](https://www.lemonde.fr/economie/article/2023/04/16/le-transport-en-jet-privé-en-net-recul_6169749_3234.html)

https://www.lemonde.fr/economie/article/2023/04/16/le-transport-en-jet-privé-en-net-recul_6169749_3234.html

[L'impact environnemental des jets privés est largement sous-estimé](https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/09/09/l-impact-environnemental-des-jets-privés-e-st-largement-sous-e-stime_6140838_3232.html)

https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/09/09/l-impact-environnemental-des-jets-privés-e-st-largement-sous-e-stime_6140838_3232.html

Supersoniques

<https://www.capital.fr/entreprises-marches/la-startup-americaine-boom-presente-le-design-definitif-de-son-avion-supersonique-1446408>

<https://boomsupersonic.com/press-release/boom-supersonic-announces-significant-overture-program-advances>

Législations

[Sections 8 et 9 chapitre IX du code de l'environnement](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000006159236/#LEGISCTA000006159236)

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000006159236/#LEGISCTA000006159236

Code de la Santé Publique, Article R1336-7 du 10 août 2017 (Dispositions applicables aux bruits de voisinage) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000035425946

Code de l'Aviation Civile, Article R227-7 du 30 octobre 2021 (Environnement des aérodromes)

[https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074234/LEGISCTA000006177275?init=true&page=1&query=Leur+territoire+%C3%A9tait%2C+avant+cr%C3%A9ation+ou+modification%2C+expos%C3%A9+en+tout+ou+partie+%C3%A0+un+nombre+d%27%C3%A9v%C3%A9nements+sonores+a%C3%A9ronautiques+de+niveau+instantan%C3%A9+d%27au+moins+62+d+B+\(A\)+sup%C3%A9rieur+%C3%A0+dix&searchField=ALL&tab_selection=all&anchor=LEGIARTI00044267162#LEGIARTI000044267162](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074234/LEGISCTA000006177275?init=true&page=1&query=Leur+territoire+%C3%A9tait%2C+avant+cr%C3%A9ation+ou+modification%2C+expos%C3%A9+en+tout+ou+partie+%C3%A0+un+nombre+d%27%C3%A9v%C3%A9nements+sonores+a%C3%A9ronautiques+de+niveau+instantan%C3%A9+d%27au+moins+62+d+B+(A)+sup%C3%A9rieur+%C3%A0+dix&searchField=ALL&tab_selection=all&anchor=LEGIARTI00044267162#LEGIARTI000044267162)

Divers

[Aller en Corse en voilier, les débuts d'une alternative décarbonée au ferry ou à l'avion](https://www.lemonde.fr/economie/article/2023/04/16/aller-en-corse-en-voilier-les-balbutiements-d-une-alternative-au-ferry-ou-a-l-avion_6169759_3234.html)

https://www.lemonde.fr/economie/article/2023/04/16/aller-en-corse-en-voilier-les-balbutiements-d-une-alternative-au-ferry-ou-a-l-avion_6169759_3234.html

https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2022/05/Stay-Grounded_2022-05_Destination_commune_Double-page.pdf

ANNEXE 2 :

ANNEXE TECHNIQUE

1) Contribution absolue et relative de l'aviation

Le tableau ci-dessous fournit les chiffres pour l'année 2018 ; suite à la pandémie du Covid en 2020, le trafic mondial est sur le point de retrouver un niveau semblable avant la fin 2023.

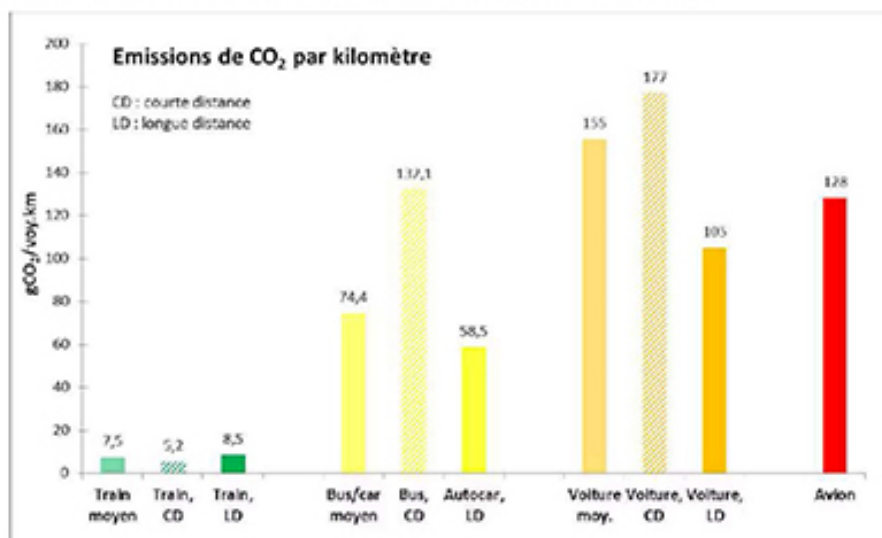
	CO2 (Mt)	CO2eq (Mt)	Forçage Radiatif (mW/m2)
Aviation globale (internationale + domestique)*	1034	1034	100,9
Activités anthropiques**	37900	52398	2720
Proportion	2,73 %	1,97 %	3,71 %

* Lee et al [2021] ; ** Rapports JRC 2019 et 2023 + IPCC_AR6_WG1 [2021]
Nota: toutes les valeurs sont celles de l'année 2018 sauf celle du forçage radiatif total anthropique qui est la valeur de 2019 ; la valeur du forçage radiatif pour l'aviation inclut les effets CO2 et non CO2

- Le trafic aérien global représente actuellement de l'ordre de 3% de tout le CO2 anthropique et de l'ordre de 4% du forçage radiatif mondial.

2) Efficacité en terme d'émission de CO2 des différentes formes de mobilité

La figure ci-dessous a été produite par Aurélien Bigot dans les médias. Concernant l'avion, la valeur de 128g/km passager est très comparable à la valeur de 125g/km passager fournie par Lee et al [2021] et qui représentait la moyenne du trafic aérien mondial en 2018.



La barre de gauche représente la moyenne pour le mode, celle du milieu en hachuré seulement pour les déplacements à courte distance, et à droite les déplacements longue distance qui sont plus directement comparables à l'aérien en termes de motifs. Aurélien Bigot/ Données Ademe et eNTD, CC BY-NC-ND

- La mobilité aérienne et la voiture individuelle sont, parmi tous les modes de transport, les plus émetteurs en terme de masse de CO2 par kilomètre passager.

3) Fit for 55

La résolution de l'Union Européenne "Fit for 55" fixe l'objectif de réduire les émissions européennes de gaz à effet de serre (incluant le CO2) de 55% en 2030 par rapport au niveau de 1990. Cela n'intègre pas a priori les émissions internationales du trafic aérien ni du trafic maritime.

Source: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550>

- En intégrant les émissions internationales des avions partant et à destination de la France dans son bilan CO2, en plus du CO2 de son aviation domestique déjà comptabilisé, cela signifie une ambition très forte pour 2030.

4) Quel impact du premier standard international de l'OACI sur le CO2 de l'aviation?

En 2017, le premier standard CO2 international a été validé par les états membres de l'OACI, avec application à tous les nouveaux avions dont la date de demande de certification était postérieure au 1/01/2020.

En pratique ce standard n'a eu aucun impact véritable sur les nouveaux avions certifiés et entrant en service, sachant qu'à ce jour, un seul avion (l'Airbus A330) a fait l'objet d'une certification. (voir: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/casa-acroplane-co2-emissions-database-0>).

- Le premier standard CO2 international de l'aviation, qui faisait partie d'un panier de mesures de l'OACI pour réduire les émissions de CO2 de l'aviation, n'a eu aucun impact significatif.

5) Projections jusqu'en 2050

La figure ci-après fournit les projections de la référence pour l'aviation globale (internationale + domestique), moyennant une hypothèse de croissance annuelle de 4,1% du trafic et suivant différents scénarios (Terrenoire et al [2019]).

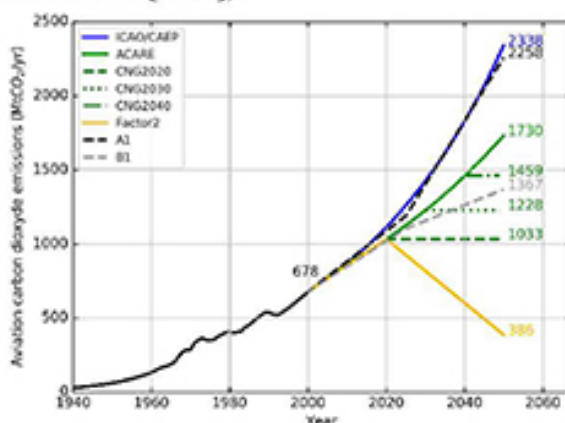
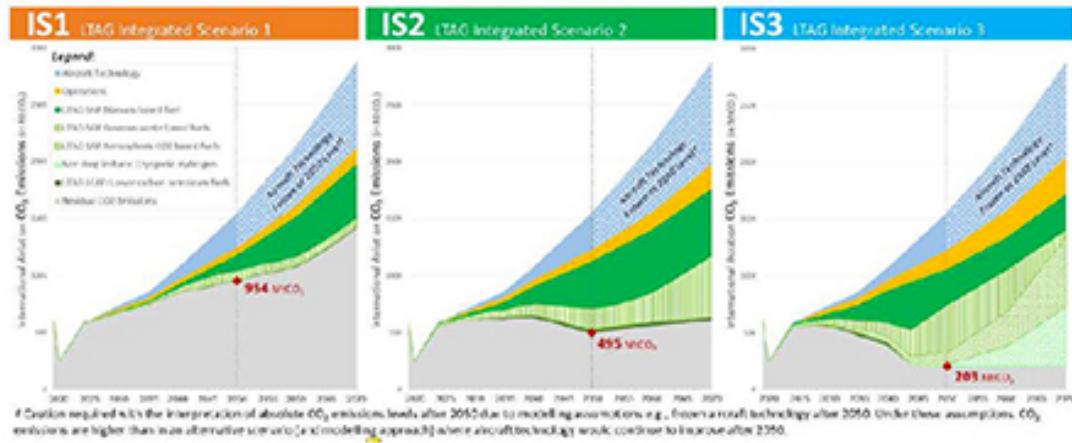


Figure: CO₂ aviation emissions (MtCO₂/yr) for the different aircraft emission scenarios over the 1940–2050 period. The black line refers to the historical data (Sausen and Schumann, 2001) and the colored lines to the corresponding scenarios (see labels). Total emissions in 2000 (reference year) and in 2050 are also provided right to the corresponding curve

La figure ci-après fournit les projections de l'OACI en 2022 (voir le document "Report on the feasibility of a long term aspirational goal (LTAG) for international civil aviation CO2 emissions" disponible sur <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>) pour les émissions de l'aviation internationale, en excluant donc le trafic domestique. Sachant que le trafic domestique représente autour de 1/3 du trafic international, il faudrait multiplier les valeurs par 1,5 pour couvrir l'aviation globale.

Ce rapport est un consensus entre les acteurs industriels et les acteurs académiques et les représentants des états. Il fait l'hypothèse d'une croissance du trafic qui reste soutenue jusqu'en 2050 et analyse 3 scénarios de réduction des émissions de CO2 mettant en oeuvre plusieurs leviers: technologique, opérationnel, carburant alternatifs renouvelables.



Le scénario IS3 étant plus ambitieux mais risqué et avec beaucoup d'incertitudes, on retiendra le scénario IS2 (plus volontaire que le scénario IS1). On constate alors qu'en mettant en oeuvre tous les leviers de réduction, le niveau des émissions CO2 en 2050 serait de l'ordre de 80% de celui de 2020. Cela est donc le constat clair qu'il n'existe pas de solution technique pour poursuivre la croissance du trafic aérien, et réduire significativement les émissions de CO2 du secteur.