

PATRICK GANDIL

Directeur général de l'Aviation civile

“

L'Aviation civile et les opérateurs privés ont un rôle prépondérant dans le développement aérien mondial

■ **Le transport aérien a souvent mauvaise réputation en matière de développement durable. Le secteur a-t-il réalisé des progrès depuis dix ans? Que doit-on en retenir?**

Patrick Gandil : Au début des années 2000, le transport aérien a été stigmatisé, injustement, comme une activité particulièrement polluante, dangereuse pour l'environnement et indifférente à son empreinte écologique.

Ce constat était foncièrement injuste dans la mesure où, d'une part, le transport aérien représente à peine 3 % des émissions de CO₂ dans le monde et, d'autre part, en matière d'environnement, il a commencé à agir avant nombre d'autres secteurs d'activité - les premières normes de certification environnementale dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) datent de 1971. Et les résultats obtenus depuis plusieurs décennies, notamment grâce aux progrès issus de la recherche aéronautique, sont spectaculaires. À titre d'illustration, citons la réduction de 20 décibels environ des normes de bruit applicables aux nouveaux avions depuis 1970 et l'amélioration de l'efficacité énergétique de 7,1 à 4,7 litres

par passager pour 100 km du trafic aérien français entre 1990 et 2009. L'A380, dernier-né de la flotte Airbus, consomme moins de 3 litres. Aujourd'hui, le transport aérien indemnise le coût de ses impacts environnementaux en matière de bruit (financement de l'insonorisation phonique des bâtiments autour des aéroports) et de changement climatique (participation au marché européen d'émissions de gaz à effet de serre).

■ **Peut-on concilier une stratégie de développement du transport aérien avec les impératifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre?**

P. G. : Nourri par les besoins de déplacements, notamment dans les pays à fort développement économique, le transport aérien connaît une croissance soutenue qui pourrait conduire à un doublement du trafic avant 2050. Cette croissance doit naturellement se faire dans le plus haut respect possible des fondamentaux sociétaux.

Dès 2008, l'ensemble des acteurs français du transport aérien, réunis au sein du Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC),

s'est engagé en faveur d'une réduction de 50 % des émissions de CO₂, d'une division par deux du bruit perçu et d'une réduction de 80 % des émissions d'oxyde d'azote à l'horizon 2020. Ces objectifs permettront au transport aérien de se développer tout en maîtrisant son impact environnemental.

Cela passe par l'introduction d'innovations dans tous les domaines: allègement des structures par un recours étendu aux matériaux composites, meilleure aérodynamique, amélioration du rendement énergétique des moteurs et recours étendu à l'énergie électrique. Il s'agit aussi d'introduire de nouveaux systèmes à bord (avioniques, cockpit) et au sol (gestion du trafic) pour des routes plus courtes et des trajectoires optimisées pour réduire la consommation de carburant et le bruit.

LATAG (Air Transport Action Group), qui réunit l'ensemble des acteurs de l'aviation mondiale, estime ainsi qu'à l'horizon 2050, grâce aux progrès technologiques et aux biocarburants, le transport aérien devrait réduire de 50 % son empreinte carbone malgré

l'augmentation du trafic. Dans chacun de ces domaines, la Commission européenne, l'État français, et tout particulièrement la DGAC, soutiennent des démarches de recherche technologique ambitieuses portées par les industriels afin de conjuguer développement du transport aérien et protection environnementale.

(suite p. 4)

“ **Le transport aérien représente à peine 3 % des émissions de CO₂ dans le monde, soit moins que le secteur de l'informatique.** ”