

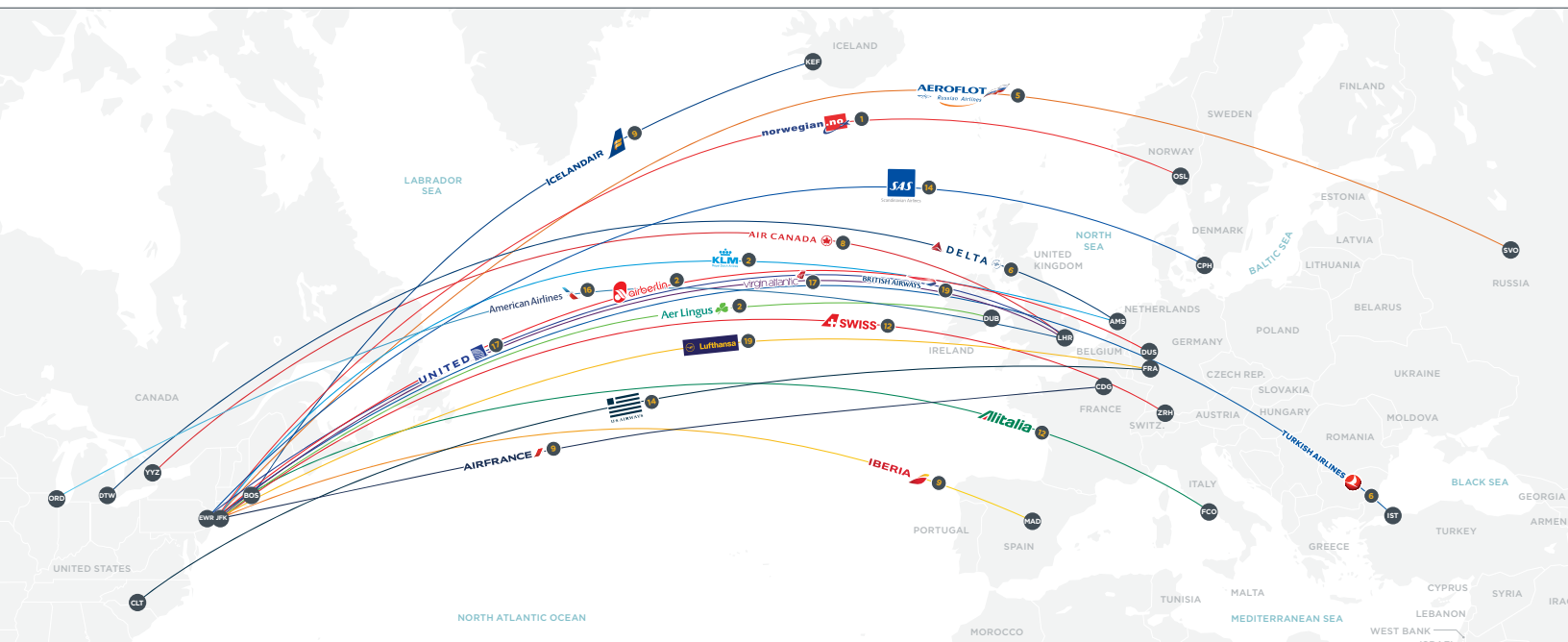


NOVEMBRE 2015

communications@theicct.org WWW.THEICCT.ORG

## CLASSEMENT DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT DES COMPAGNIES AERIENNES TRANSATLANTIQUES EN 2014

Un nouveau rapport du Conseil International sur les Transports Propres compare l'intensité carbone des 20 meilleures compagnies aériennes via leur consommation de carburant en 2014.

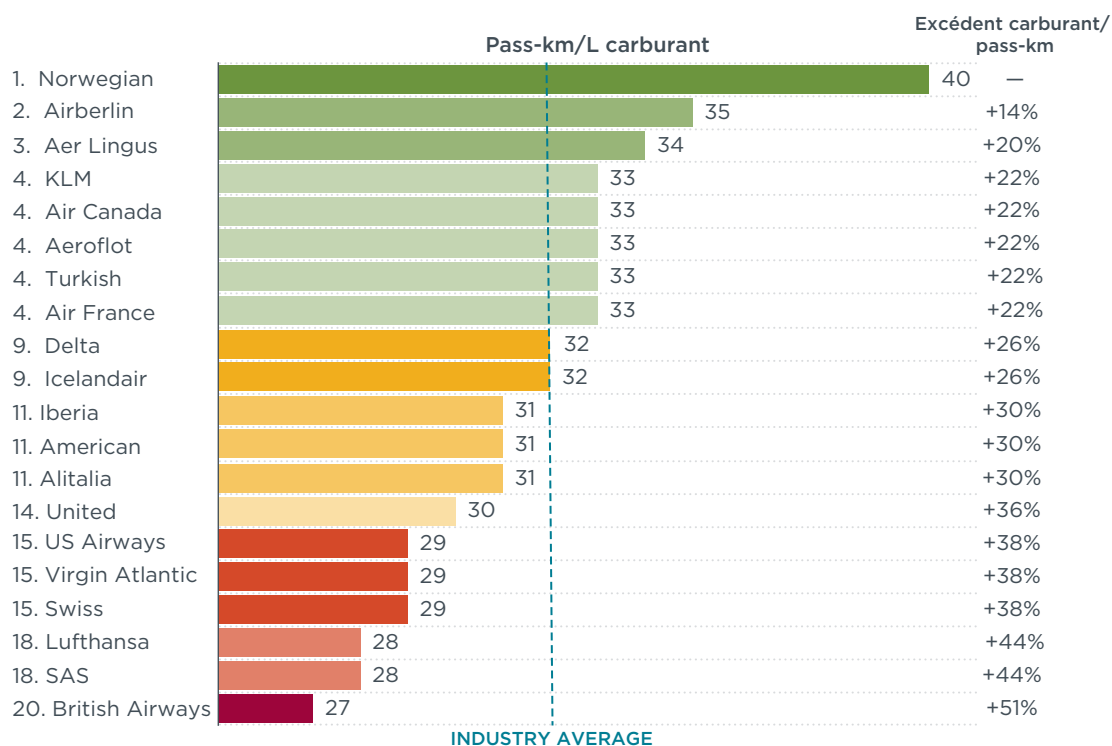


Rang	Compagnie	Aéroports	pass-km/L	kg CO <sub>2</sub> par itinéraire aller-retour	Rang	Compagnie	Aéroports	pass-km/L	kg CO <sub>2</sub> par itinéraire aller-retour
1	norwegian.no	JFK ⇄ OSL	42	720	9	AIRFRANCE	CDG ⇄ JFK	32	930
2	airberlin	DUS ⇄ JFK	36	840	12	Alitalia	FCO ⇄ JFK	31	1100
2	KLM	AMS ⇄ JFK	36	830	12	SWISS	JFK ⇄ ZRH	31	1000
2	Aer Lingus	DUB ⇄ JFK	36	720	14	DELTA	CLT ⇄ FRA	30	1200
5	AEROFLOT Russian Airlines	JFK ⇄ SVO	35	1100	14	SAS	CPH ⇄ EWR	30	1000
6	TURKISH AIRLINES	IST ⇄ JFK	34	1200	16	American Airlines	LHR ⇄ ORD	29	1100
6	DELTA	AMS ⇄ DTW	34	1000	17	virgin atlantic	JFK ⇄ LHR	28	1000
8	AIR CANADA	LHR ⇄ YYZ	33	870	17	UNITED	LHR ⇄ EWR	28	1000
9	ICELANDAIR	BOS ⇄ KEF	32	620	19	Lufthansa	FRA ⇄ JFK	27	1200
9	IBERIA	JFK ⇄ MAD	32	920	19	BRITISH AIRWAYS	LHR ⇄ JFK	27	1100

Consommation de carburant et émissions de dioxyde de carbone sur les itinéraires aller-retour sans escale des 20 compagnies aériennes les plus empruntées, en 2014

## POINTS CLÉS:

- » L'écart entre la compagnie aérienne la plus économe et la compagnie aérienne la moins économe en carburant sur les opérations transatlantiques en 2014 est de 51%. Ce qui équivaut à environ deux fois l'écart de performance entre la compagnie la plus performante et la moins performante sur les opérations domestiques aux Etats-Unis ( 25% en 2014)
- » Les trois compagnies les moins économes ( Lufthansa, SAS, et British Airways ) sont ensemble responsables d'un cinquième de sièges passagers transatlantiques disponibles et consomment entre 44% et 51% plus de carburant par siège-kilomètre que la compagnie la plus performante, Norwegian Air Shuttle.
- » Un vol transatlantique aller-retour sans escale émet en moyenne une tonne de CO<sub>2</sub> par passager, l'équivalent des émissions d'une Toyota Prius parcourant 35 km chaque jour ouvrable pendant une année.
- » La configuration des sièges et la consommation en carburant des avions ( i.e., la consommation de carburant de l'avion utilisé) sont les deux facteurs les plus importants influençant la consommation de carburant des compagnies aériennes; ensemble elles sont responsables d'environ 80% de la variation en consommation carburant des compagnies aériennes étudiées.
- » Le coefficient de remplissage (i.e. le pourcentage de sièges occupés) et le transport du fret sont relativement des facteurs moins déterminants de la consommation en carburant.
- » Les compagnies aériennes ayant investi dans des avions neufs et de pointe ( ex. Norwegian Air Shuttle ) sont nettement plus économes en carburant que les compagnies aériennes exploitant une flotte plus âgée, ce qui souligne le rôle crucial que joue la technologie ( et donc les normes de rendement).
- » L'impact des sièges premium sur les émissions est considérable : les sièges de la première classe et de la classe affaire représentent seulement 14% des sièges-kilomètres utilisés sur les routes transatlantiques mais approximativement un tiers du total des émissions de carbone. Pour les compagnies telles que British Airways et Swiss, les sièges premium sont responsable d'environ la moitié du total des émissions de vols passagers.



Moyenne de la consommation totale en carburant des 20 compagnies aériennes sur les routes atlantiques en 2014

## HISTORIQUE

- » Les avions ont émis environ 700 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> en 2013. Si l'aviation mondiale était un pays, celui-ci serait classé au 21e rang mondial en termes de PIB, et 7e en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>, juste derrière l'Allemagne et bien devant la Corée du Sud.
- » En l'absence d'intervention politique, les émissions de l'aviation sont parties pour tripler d'ici 2050, horizon auquel la plupart des pays développés espèrent réduire leurs émissions de 80%.
- » L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a promis d'établir un cadre réglementaire — comprenant des normes d'efficacité carbone pour les avions et un mécanisme de marché mondial — pour contrôler les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation d'ici 2016. Mais ce processus a jusqu'ici été retardé par des désaccords sur la manière de distribuer équitablement les objectifs de réduction des émissions par pays et par compagnie.
- » L'Union Européenne en 2012 a suspendu son action visant à ce que les compagnies aériennes étrangères volant à destination ou en provenance des aéroports de l'UE participent à une taxe carbone. L'EU pourrait réimposer cette règle si l'OACI tarde à conclure un accord solide pour établir un mécanisme de marché visant à maîtriser les émissions.
- » L'Agence de Protection Environnementale Américaine en 2015 a publié ses « conclusions provisoires de mise en danger » (“draft endangerment finding”), première étape vers la régulation des gaz à effet de serre sous le « Clean Air Act ». Cette procédure devrait aboutir à une règle pour limiter les émissions, telle que l'application par les Etats Unis des règles de l'OACI sur les normes d'émission de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux aéronefs, ou de normes américaines plus sévères.
- » Les délégués de la 21e session de la Conférence des Parties à la CCNUCC (COP 21) se réuniront début décembre au centre de conférences de Paris-le Bourget. Ils discuteront entre autres de comment incorporer les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale dans un cadre global de protection du climat.

### INFORMATION DE PUBLICATION

*Transatlantic Airline Fuel Efficiency Ranking, 2014*

**Auteurs:** Irene Kwan and Daniel Rutherford, Ph.D.

### CONTACT

Dan Rutherford, 650.336.3536, dan@theicct.org

Irene Kwan, 415.202.5755, irene@theicct.org

**TELECHARGER** [www.theicct.org/transatlantic-airline-efficiency-2014](http://www.theicct.org/transatlantic-airline-efficiency-2014)



The International Council on Clean Transportation is an independent nonprofit organization founded to provide first-rate, unbiased research and technical and scientific analysis to environmental regulators.

2015 © INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION