

« À travers les 2 nouveaux niveaux du programme ACA, nous élevons encore nos ambitions de réduction des émissions de carbone. »



## Marina Bylinsky,

Cheffe du département développement durable, ACI Europe



Propos recueillis par  
David Cannard

*Dans le contexte de crise sanitaire, quel bilan de l'année 2020 pouvez-vous établir en matière de développement durable des aéroports européens ?*

**Marina Bylinsky :** La situation est particulièrement complexe. D'un côté, les aéroports continentaux sont déterminés à réduire leur impact environnemental. Leurs intentions sont très claires. Nous faisons pour notre part beaucoup de sensibilisation afin que le développement durable demeure une priorité. Malgré la pandémie, il y a également un contexte politique toujours aussi offensif sur le plan environnemental. D'ailleurs, la Commission européenne progresse dans la mise en œuvre du *green deal*, notamment en ce qui concerne la stratégie pour une mobilité durable ; une publication étant prévue d'ici la fin de l'année. Malheureusement, avec

la 2<sup>e</sup> vague de la Covid-19 nous sommes confrontés à de sérieuses incertitudes sur le long terme du fait de la fragilisation des ressources financières, mais également humaines - de nombreux experts étant au chômage partiel.

La capacité des aéroports à poursuivre leurs efforts sur le plan du développement durable dépendra de la reprise du trafic et des conditions dans lesquelles elle se fera, ainsi que de l'apport de fonds publics. La volonté d'agir est toujours là, peut-être même plus forte qu'avant, mais la capacité de mise en œuvre des actions prévues est compromise.

Cela serait d'autant plus dommageable que les aéroports demeurent très volontaires. En effet, depuis le 12 mars dernier, date à laquelle la pandémie a été déclarée, 12 aéroports en Europe ont adhéré pour la première fois au programme Airport Carbon Accreditation (ACA) ; au niveau mondial, c'est au printemps que la barre des 300 aéroports accrédités a été

franchie. Début novembre, nous en comptons 327. Certaines plateformes ont même été accréditées à un niveau supérieur, à l'image de Bergamo qui est passée du niveau 2 (réduction) au 3 (optimisation). Notons par ailleurs des initiatives comme celle de l'Aéroport de Copenhague qui a annoncé avoir noué un partenariat avec d'autres entreprises danoises pour développer des carburants alternatifs.

*Justement, où en est la création d'une filière de carburants alternatifs ?*

**M.B. :** La Commission européenne travaille actuellement sur une nouvelle initiative qui débouchera sur une directive ou un règlement européen afin de soutenir en particulier les biocarburants pour l'aviation. C'est un bond en avant, car il y avait jusqu'à présent un vide politique à ce sujet. Toutefois, les défis à relever sont de taille : faire baisser le prix, choisir le bon processus de production et assurer la qualité des carburants ou encore stimuler la demande.

Le contexte actuel peut aussi générer des opportunités. C'est le cas notamment pour ce qui concerne l'utilisation des fonds de relance. Une partie pourrait être affectée à la création d'une filière dédiée aux biocarburants. C'est un sujet sur lequel nous insistons auprès des décideurs politiques.

*De quelle façon l'ACI Europe accompagne les aéroports dans la période actuelle ?*

**M.B.** : Nous avons mis en place des modifications temporaires aux règles du programme ACA qui s'appliquent pour faciliter la vie des aéroports et maintenir leurs accréditations. Ainsi, au lieu d'un renouvellement annuel, nous avons décidé d'instaurer un cycle de deux ans pour la période 2019-2021. Ensuite, nous prévoyons de revenir au cycle annuel régulier. Toutes les accréditations existantes ont donc été prolongées d'une année. Également, nous permettons aux aéroports de procéder à des vérifications hors site. Le vérificateur indépendant peut ainsi à distance, et à condition de disposer de toutes

les pièces justificatives, procéder au contrôle.

Suivant l'évolution à venir de la crise, nous étudierons la possibilité d'effectuer de nouveaux ajustements.

*11 ans après la création de l'Airport Carbon Accreditation (ACA), quel bilan tirez-vous de ce programme ?*

**M.B.** : Nos attentes initiales ont été largement dépassées. Cette démarche fut à l'origine lancée par et pour les aéroports les plus avancés en Europe. Aujourd'hui, elle est mise en œuvre à travers le monde. Nous sommes par ailleurs très heureux d'avoir réussi à engager des plateformes qui n'avaient pas calculé leurs émissions avant de connaître ACA.

Néanmoins, nous nous heurtons encore à certains freins. D'aucuns pensent encore qu'ACA ne concernerait que les plus gros aéroports. Or, chacun selon sa taille peut évoluer au sein du programme qui a véritablement été pensé pour que toutes les plateformes puissent s'emparer à la mesure de leurs possibilités et de leurs ambitions. Il faut

tout de même reconnaître que les petits aéroports ne disposent pas des mêmes ressources financières et humaines. À cet égard, je trouve particulièrement intéressant le dispositif Easee porté par l'UAF & FA. C'est une première à travers le monde que nous saluons et nous espérons que cela serve d'exemple à d'autres pays afin d'engager encore davantage d'aéroports dans le programme ACA.

*Vous avez annoncé le 17 novembre la création de 2 nouveaux niveaux d'accréditation, qu'est-ce qui a motivé cette évolution ?*

**M.B.** : Nous avons effectivement instauré un niveau 4 (transformation) et 4+ (transition). À travers ces 2 nouveaux niveaux nous élevons encore nos ambitions de réduction des émissions de carbone. Avec le niveau 4 les aéroports doivent établir des objectifs de réduction en valeur absolue uniquement, ce qui n'était pas le cas auparavant puisqu'ils pouvaient également choisir de le faire en valeur relative. Dans ce dernier cas, un aéroport pouvait effectivement



L'Aéroport de Bergame a été certifié au niveau 3 (optimisation) du programme ACA pendant la crise sanitaire.

## DES FEMMES ET DES HOMMES

réduire ses émissions par passager, mais constater une hausse en valeur absolue c'est-à-dire sur le total de ses émissions. S'il n'est pas question de minimiser les actions spécifiques, il nous faut à présent aller plus loin. C'est la raison pour laquelle les deux nouveaux niveaux ont été déterminés en alignement avec les objectifs de l'accord de Paris, lesquels ont été traduits en pourcentages de réduction pour les années à venir par le Giec (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat). L'ultime but est d'atteindre d'ici 2050 le net 0. Pour cela, il y a différentes trajectoires possibles. Nous allons donc attribuer des valeurs de référence générales (les pourcentages mentionnés ci-dessus) que les aéroports sont censés utiliser afin de définir leurs objectifs de réduction des émissions. Il leur faudra également établir une trajectoire afin de pouvoir mesurer si l'évolution des émissions concorde avec les objectifs définis. Cette évolution intègre en outre des ajustements – le bilan carbone et les sources des émissions ont été élargies – et davantage d'obligations en matière d'engagement à l'égard des partenaires des aéroports. Sur ce dernier point, les aéroports ont désormais la possibilité d'inclure les sources d'émissions provenant de leurs parties prenantes dans le périmètre de leur objectif de réduction.

Le niveau ultime, 4+, correspond aux obligations du niveau 4 complétées par la compensation des émissions résiduelles.

Cette évolution est le résultat d'un processus complexe qui s'est étalé sur deux années et mené par notre groupe de travail dédié à l'ACA, lequel est composé d'une trentaine d'aéroports d'Europe et d'ailleurs. Les nouvelles dispositions ont été validées par l'*Advisory board* qui rassemble notamment des représentants de la Commission européenne, de



l'Oaci et de La Cnuc. Enfin, nous avons choisi d'officialiser cette évolution le 17 novembre dans le but de réaffirmer, malgré les enjeux sanitaires, notre engagement en faveur du développement durable.

*L'aviation émet également d'autres gaz polluants, comment les aéroports agissent-ils pour les réduire ?*

**M.B. :** Il est important de comprendre que beaucoup d'initiatives de décarbonation contribuent à réduire les autres polluants. Les deux vont souvent ensemble. Utiliser par exemple des véhicules électriques a des avantages sur l'ensemble des gaz émis par les moteurs thermiques. Cette corrélation est souvent méconnue. Sur nos aéroports, outre les flottes de véhicule, les émissions de gaz polluants se situent également lors des phases de roulage des avions. Des tests autour de technologies de

roulage bas carbone, tels que TaxiBot, sont actuellement en cours à Schiphol. La généralisation de l'A-CDM (*airport collaborative decision making*) est également une solution pour réduire les polluants en optimisant les phases de décollage et d'atterrissage.

Enfin, je tiens à préciser que la bataille contre le CO<sub>2</sub> et les autres polluants est une priorité, mais le transport aérien ne se relèvera pas si nous n'avons pas une approche plus intégrée. C'est pourquoi nous avons lancé l'année dernière notre stratégie de développement durable globale, laquelle vient d'être mise à jour afin de prendre en compte les enjeux liés à la Covid. Elle aborde toutes les externalités de nos activités tant sur le plan environnemental (déchets, eau, bruit...) qu'économique et social. 🚫

© photos : p. 12 : ACI Europe - p. 13 : Luigi Rosa - p. 14 (bas) : TLD



Extrait de

# aéroport lemag

n°91

Nov/Déc  
2020

**LES AVIONS DU FUTUR :  
ENJEUX  
ENVIRONNEMENTAUX,  
TECHNOLOGIQUES  
ET STRATÉGIQUES**



Des femmes  
et des hommes

Interview de  
Marina Bylinsky,  
chefe du département  
développement durable,  
ACI Europe



Des femmes  
et des hommes

Interview de  
Nicolas Paulissen,  
délégué général  
de l'UAF & FA

[www.aeroportlemag.net](http://www.aeroportlemag.net)