Aéroports et communication environnementale

COMMENT ÉVITER LES PIÈGES DU GREENWASHING ?

UAF & FA
UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS & FRANCOPHONES ASSOCIÉS

SOMMAIRE

04
Introduction

06
Partie 1 - Éviter les pièges du greenwashing

08
Qu'est-ce que le greenwashing ou l'« éco-blanchiment ».

09
Le concept d'« allégation environnementale ».

10 - 15
Quels sont les risques ?

16 - 19
Ce qu'il faut éviter dans nos communications.

20 - 23
Exemples de communications et de verbatims à éviter.

24 - 29
Cas pratiques : campagnes de communication.

30 - 33
Cas pratiques : posts sur les réseaux sociaux.

34 - 35
Exemples de bonnes pratiques de communications.

36 - 37
En résumé, comment éviter le greenwashing ?

38
Partie 2 - Contexte règlementaire environnemental

39 - 41
Cadrage et textes de références.

42 - 44
Les engagements du secteur du transport aérien en matière de décarbonation.

45 - 49
Les chiffres clés et infographies.

50
Conclusion
En résumé, comment éviter le greenwashing ?

---

52 – 59
FAQ

60 – 62
Lexique

63 – 65
Références

66
Bibliographie

67
Contributeurs

68
Remerciements

INTRODUCTION

Il y a quelques années, bien avant la crise Covid, la communication des aéroports était essentiellement centrée sur les ouvertures de lignes, la promotion des destinations et la création de nouvelles bases pour les compagnies aériennes. C'était une fierté pour les aéroports de se prévaloir d'une activité florissante et en développement.

Depuis 2020, force est de constater que la communication a dû évoluer pour s'orienter vers une communication plus responsable, et non plus seulement commerciale, en particulier pour les secteurs ayant un impact sur l'environnement, tel que le transport aérien.

Différentes critiques sont émises à l'encontre de notre secteur : son activité polluante au niveau mondial, les prévisions de sa croissance future, le fait qu'une petite partie de la population puisse prendre l'avion en polluant le plus grand nombre, le coût supposé des aéroports pour les contribuables, le bruit des avions, ou encore le tourisme de masse dont il est l'un des vecteurs et qui impacte les territoires en matière de consommation des ressources naturelles telles que l'eau…

Le secteur aérien fait donc l'objet d'une attention particulière sur la question de l'écologie de la part du grand public, des journalistes et des politiques, alimentés dans leurs croyances par un nombre grandissant d'experts environnementaux, ou de personnes tout simplement sensibles à la cause environnementale. Certains d'entre eux acceptent de reconnaître les efforts réalisés par le secteur aérien, d'autres en revanche prônent la décroissance du transport aérien, et en font la solution unique aux impératifs de décarbonation.

Devant la pression de cette communauté qui s'exprime largement sur les réseaux sociaux et compte tenu des engagements des aéroports en matière de développement durable, les aéroports doivent faire évoluer leur manière de communiquer.

Ce guide, sous forme de boîte à outils, a pour objectif de donner aux responsables communication, aux responsables environnement et aux équipes de direction des aéroports français, des pistes de réflexion pour communiquer de façon responsable sur leur activité en évitant les pièges du greenwashing, tout en permettant de valoriser les actions des aéroports visant à limiter leur impact environnemental.

Communiquer de façon responsable

1. ÉVITER LES PIÈGES DU GREENWASHING

On assiste depuis 2020 à une dénonciation de plus en plus grande du greenwashing, sur les réseaux sociaux notamment. Certains comptes ont été créés spécifiquement pour dénoncer les allégations trompeuses de certains secteurs tels que l'automobile, l'énergie, la grande distribution, etc. Le secteur aérien n'y échappe pas.

Les aéroports sont donc confrontés à une communication à haut risque : ils doivent faire preuve de pédagogie pour présenter leurs actions positives visant à limiter leur empreinte environnementale, contrer les idées reçues qui les diabolisent, communiquer sur leur apport en matière d'utilité pour le territoire (désenclavement, opérations sanitaires et de secours, activité économique des entreprises, emplois directs, indirects et induits, connectivité des territoires et mobilité des personnes…), mais également faire preuve de mesure et d'humilité pour ne pas tomber dans les pièges du greenwashing.

MAIS ALORS, COMMENT FAIRE ?

L'ADEME a publié des chiffres sur la proportion de messages publicitaires concernés :

Sur la période étudiée (juin à novembre 2019),

833

publicités visionnées (tous secteurs confondus) étaient en lien avec l'environnement.

Seulement

88,4%

respectaient les règles en vigueur sur le développement durable.

C'est la 1 fois depuis 2010 que ce taux de conformité passe en dessous de 90%. Les 2/3 des manquements étaient liés au vocabulaire utilisé dans la publicité qui pouvait induire en erreur le public sur la nature et la portée des propriétés du produit ou des actions de l'annonceur en matière de développement durable.

Dans le bilan ADEME /ARPP publicité et environnement 2022, le taux de non-conformité est de 76 %. Il reste particulièrement élevé par rapport aux autres bilans effectués par l'ARPP[1].

Apporter des preuves

tout au long du parcours
et de l'expérience client

Crédibilité

=

Sincérité
+ Transparence
+ Humilité

Faire de la pédagogie

=

Reconnaître le chemin parcouru et celui qui reste à accomplir

1. Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité
Schéma – ©Communication responsable - Engager et inciter à l'action, Daniel LUCIANI, éditions Pearson, 2023

1. QU'EST-CE QUE LE GREENWASHING OU L'« ÉCO-BLANCHIMENT »

Le terme de « greenwashing » est apparu dans les années 90 pour désigner ce qui s'oppose à la publicité « éthique ». Le greenwashing est la combinaison de deux mots : green et brainwashing.

« L'écoblanchiment est la diffusion d'informations fausses ou incomplètes par une organisation afin de présenter une image publique respectueuse de l'environnement. »
(Furlow, 2009)

Une des premières choses permettant d'éviter le greenwashing, c'est déjà de bien comprendre ce qui se cache derrière ce terme. L'ADEME a publié un guide anti-greenwashing en juillet 2023 dans lequel elle définit ce terme ainsi :

« Tout message pouvant induire le public en erreur sur la qualité écologique réelle d'un produit ou d'un service ou plus largement sur la réalité de la démarche de développement durable d'une organisation. »

Il n'y a donc pas nécessairement un caractère intentionnel lorsque l'on est taxé de greenwashing. C'est justement pour éviter ces erreurs non intentionnelles, qu'il nous semble intéressant de préciser quels sont les signes distinctifs du greenwashing, afin de mieux les cerner et ainsi mieux les éviter.

2. LE CONCEPT D'« ALLÉGATION ENVIRONNEMENTALE »

Dans son « Guide pratique des allégations environnementales » édition 2023, le Conseil national de la consommation (CNC) a défini le concept d'« allégation environnementale » :

« Afin de déterminer si une telle allégation est fiable, c'est-à-dire si elle n'est pas trompeuse ou de nature à induire en erreur, il est nécessaire de vérifier que l'information délivrée est claire, proportionnée, dénuée d'ambiguïté et justifiée grâce à des éléments précis et mesurables. Elle doit également être fondée sur des preuves scientifiques ou des méthodes reconnues. »

Ce guide précise également que :

« l'avantage revendiqué par cette allégation ne doit pas conduire à des déplacements de pollution (ou transfert de pollution), en créant ou en aggravant d'autres impacts environnementaux du produit, à l'une ou l'autre des étapes de son cycle de vie. »

3. QUELS SONT LES RISQUES ?

Dans la plupart des cas, les annonceurs qui tombent dans les pièges du greenwashing ne le font pas sciemment. C'est donc souvent par méconnaissance non seulement des bonnes pratiques et des interdits, mais également par méconnaissance des risques encourus que des erreurs sont commises.

Risque médiatique : impact sur l'image et la réputation

Un aéroport qui se fait « épingler » pour greenwashing met à mal sa crédibilité, son image, sa réputation, mais également sa marque employeur, et donc, son action. Cela sème la confusion dans l'esprit du grand public sur les vraies actions qui sont menées, empêche les entreprises réellement engagées d'émerger sur ce sujet et de se différencier. Cela contribue également à donner une image négative de notre secteur.

Risque juridique : impact civil, pénal et financier

Différents textes régissent l'utilisation de l'argument écologique ou du développement durable.

A. Le greenwashing est considéré comme une pratique commerciale déloyale ou trompeuse :

Au niveau européen, la directive 2005/29/CE du 11 mai 2005, relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur, définit le cadre juridique des allégations environnementales et une directive de La Commission européenne a rédigé des lignes directrices qui définissent l'application de cette directive.

Les professionnels sont tenus de présenter leurs actions environnementales de manière claire, spécifique, exacte et dénuée d'ambiguïté afin de ne pas induire les consommateurs en erreur. Ils doivent également pouvoir justifier ces allégations en disposant de tout type de preuve et être en mesure de les fournir, sous une forme compréhensible, en cas de demande des consommateurs ou en cas de contrôle des autorités. Le Conseil de l'UE a adopté plusieurs propositions

Concernant le greenwashing,

« le Conseil a proposé d'interdire les allégations environnementales génériques telles que « respectueux de l'environnement », « vert » ou « neutre pour le climat ». Le Conseil a proposé que seuls les labels de durabilité fondés sur des régimes de certification officiels, enregistrés comme marques de certification ou établis par les autorités publiques seront autorisés à l'avenir. »[2]

de modifications de la directive que la Commission européenne a proposé le 30 mars 2022.

La directive UE 2024/825 du parlement européen et du conseil du 28 février 2024[3] modifie les directives 2005/29/CE et 2011/83/UE pour donner aux consommateurs les moyens d'agir en faveur de la transition verte grâce à une meilleure protection contre les pratiques déloyales et grâce à une meilleure information. Dans ce dernier texte, la directive de 2005 est renforcée sur la question de l'allégation environnementale et du contrôle, par la mise en place de nouvelles règles permettant aux entreprises de se conformer à l'interdiction européenne du greenwashing sur les produits :

- Les entreprises doivent faire vérifier les allégations de marketing environnemental avant de les utiliser
- Les types d'allégations les plus simples et les plus courants doivent faire l'objet d'une vérification plus facile ou plus rapide
- Les sanctions comprennent l'exclusion des marchés publics, la confiscation des revenus et une amende de 4 % du chiffre d'affaires annuel.

Les États membres ont deux ans pour transposer le texte européen, et devront mettre ses dispositions en application à partir du 27 septembre 2026.

Au niveau national, la directive 2005/29/CE évoquée ci-dessus a été évoquée en droit français aux articles L. 121-1 et suivants du code de la consommation. Ainsi, le cadre juridique est fixé par les dispositions relatives aux pratiques commerciales trompeuses. L'évaluation d'une allégation environnementale tient compte des impacts environnementaux les plus significatifs générés par le produit pendant son cycle de vie, y compris sa chaîne d'approvisionnement. Les industries hautement polluantes doivent veiller à ce que leurs allégations environnementales soient précises en ce sens, en étant

formulées de manière relative.

B. Deux lois françaises sur l'écologie

La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, dite loi « AGEC »[4] et la loi n° 2021-1104 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi « Climat et résilience ». Cette dernière a été mise en place pour durcir le cadre règlementaire existant relatif à l'utilisation des allégations environnementales.

Les articles 10 et 12 de la loi Climat et Résilience concernent le greenwashing.

L'utilisation du terme de neutralité carbone (ou formulation équivalente) doit respecter un cadre précis listé dans le décret n° 2022-539 du 13 avril 2022 :

- Réaliser un bilan d'émissions de gaz à effet de serre du produit ou service sur l'ensemble de son cycle de vie (norme ISO 14067 ou standard équivalent), tenu à jour annuellement.
- Adopter une démarche pour en priorité éviter les émissions, puis les réduire, et enfin les compenser.
- Définir une trajectoire de réduction des émissions correspondantes, sur au minimum 10 ans, actualisée tous les 5 ans. Aucune augmentation des émissions unitaires n'est possible entre deux années.
- Compenser les émissions avec des projets répondant à des standards minimaux (définis dans l'article L229-55 du code de l'environnement).
- Publier un rapport mis à jour annuellement permettant d'informer le public sur chacun des points précédents.
- Rendre le lien vers ce rapport accessible sur le support publicitaire ou l'emballage du produit ou service concerné.

Neutralité Carbone

Le terme de neutralité carbone (art. 12)

Depuis le 1er janvier 2023, l'article 12 stipule qu'il est interdit aux annonceurs d'affirmer dans une publicité qu'un produit ou qu'un service est neutre en carbone (ou formulation équivalente) sans respecter un cadre précis (décret n° 2022-539 du 13 avril 2022). Les manquements à cette obligation pourront faire l'objet d'une amende de 20 000 euros pour une personne physique et de 100 000 € pour une personne morale, ces montants pouvant être portés jusqu'à la totalité des dépenses consacrées à l'opération illégale, en application du décret n° 2022-538 du 13 avril 2022[5] . Les signalements peuvent être effectués d'un clic par mail directement auprès du ministère de la Transition énergétique.

Le greenwashing : une pratique commerciale trompeuse (art. 10)

Le greenwashing entre dans le champ des pratiques commerciales trompeuses. Celles-ci sont définies dans l'article 10 de la loi Climat et résilience qui modifie le code de la consommation et sont punies d'un emprisonnement de deux ans et d'une amende de 300 000€. Le montant de l'amende peut être porté, de manière proportionnée aux avantages tirés du délit, à 10% du chiffre d'affaires moyen annuel, calculé sur les trois derniers chiffres d'affaires annuels connus à la date des faits, ou à 50% des dépenses engagées pour la réalisation de la publicité ou de la pratique constituant le délit. Ce pourcentage peut être porté à 80% dans le cas des pratiques commerciales trompeuses mentionnées dans l'article L 121-2 du code de la consommation (b et e du 2°) lorsqu'elles reposent sur des allégations en matière environnementales.

Les organismes de surveillance : DGCCRF, JDP, CNC, CEP, CPP, l'ADEME

Même s'ils sont dits « non contraignants », les avis et recommandations de la Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes (DGCCRF), du Conseil National de la Consommation (CNC) et du jury déontologique publicitaire (JDP)[6] ont un impact sur les organisations. Ils peuvent être saisis par des particuliers et des associations, et émettre des avis sur les pratiques d'une entreprise soupçonnée de faire preuve de greenwashing. Si le JDP estime que la plainte est fondée, le retrait ou la modification de la campagne peut s'avérer nécessaire, ce qui peut engendrer un manque à gagner important, des frais de conception ou de diffusion supplémentaires. L'ADEME avait même saisi le Conseil de l'éthique publicitaire (CEP)[7] et le Conseil paritaire de la publicité (CPP)[8] suite au rejet d'une de ses plaintes par le JDP, qui a fini par aller dans le sens de l'ADEME.

Ces organismes publient des guides et des recommandations à l'attention des entreprises pour les accompagner dans leur communication responsable : la norme ISO 14021 qui a inclus des lignes directrices sur la communication environnementale[9] , le CNC, et son guide pratique des allégations environnementales[10], les recommandations déontologiques de l'ARPP[11], le livre de l'ADEME sur la communication responsable et son Guide anti-greenwashing[12], souvent téléchargeables gratuitement.

Le Conseil national de la consommation (CNC), est un organisme paritaire consultatif placé auprès du ministre chargé de la Consommation. Il se compose de représentants des entreprises, des consommateurs et des pouvoirs publics. Il a été institué par décret le 12 juillet 1983.

Focus : le jury déontologique publicitaire (JDP)

Fondé par l'ARPP (Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité), le JDP est le jury déontologique publicitaire, auquel l'ADEME apporte son expertise pour tout ce qui touche à l'écologie. Le JDP a pour mission de se prononcer sur des plaintes émises à l'encontre de publicités par le grand public ou des associations, au regard des règles professionnelles. Le JDP suit les recommandations déontologiques de l'ARPP. À noter que toute communication peut être considérée comme de la publicité, comme par exemple, un post sur les réseaux sociaux. Nous verrons des exemples d'avis rendus sur différentes campagnes de communication.

Les avis du JDP n'ont pas un pouvoir contraignant ni d'implication juridique ou légale, mais le dépôt de plainte auprès du JDP est de plus en plus fréquent (55 avis sur 103 concernent le greenwashing, c'est-à-dire la recommandation développement durable de l'ARPP), ses avis sont rendus publics et ils restent présents sur son site internet, consultables par le public, en renseignant simplement le nom de la société concernée par la plainte. Ces avis peuvent également être repris sur les réseaux sociaux et par des médias spécialisés sur la thématique environnementale (Vert, Reporterre, stratégies ou CB News).

Le JEP belge va un peu plus loin que le JDP français, car il ne se contente pas de délivrer un avis ou une information, il fait aussi des recommandations.

LA RECOMMANDATION DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ARPP

Les règles déontologiques relatives à l'utilisation de l'argument écologique sont précisées dans la recommandation Développement durable de l'Autorité de régulation professionnelle de la publicité (ARPP)1. La version publiée en 2020 comporte 35 règles, réparties en 9 catégories :

1. Impacts éco-citoyens. La publicité doit proscrire toute représentation susceptible de banaliser ou de valoriser des pratiques ou idées contraires aux objectifs du développement durable. Par exemple: comportement de dégradation de ressources naturelles, gaspillage, incitation à des modes de consommation excessifs ...
2. Véracité des actions. La publicité ne doit pas induire le public en erreur sur la réalité des actions de l'annonceur ni sur les propriétés de ses produits en matière de développement durable.
3. Proportionnalité des messages. Le message publicitaire doit exprimer avec justesse l'action de l'annonceur ou les propriétés de ses produits, en adéquation avec les éléments justificatifs transmissibles.
4. Clarté du message. L'annonceur doit indiquer dans la publicité en quoi ses activités ou ses produits présentent les qualités revendiquées.
5. Loyauté. La publicité ne doit pas attribuer à un produit ou à un annonceur l'exclusivité de vertus au regard du développement durable, alors que celles des concurrents seraient analogues ou similaires.
6. Signes, labels, logos, symboles, autodéclarations Les signes ou symboles ne peuvent être utilisés que si leur origine est clairement indiquée et s'il n'existe aucun risque de confusion quant à leur signification.
7. Vocabulaire. Les termes et expressions utilisés ne doivent pas induire le public en erreur sur la nature et la portée des propriétés du produit ou des actions de l'annonceur en matière de développement durable.
8. Présentation visuelle ou sonore. Les éléments visuels ou sonores doivent être utilisés de manière proportionnée à l'argument écologique et aux éléments justificatifs qui l'appuient.
9. Dispositifs complexes. Certains dispositifs reconnus peuvent reposer sur des démonstrations très techniques ou sur des montages complexes dans lesquels le bénéfice en matière de développement durable est indirect. La publicité doit veiller à ne pas induire le public en erreur sur la portée réelle du mécanisme.

4. CE QU'IL FAUT ÉVITER DANS NOS COMMUNICATIONS

Il est parfois arrivé aux aéroports de communiquer maladroitement sur leurs actions environnementales, ce qui leur vaut systématiquement des critiques lors de leurs prises de parole, que ce soit dans la presse, lors d'interviews ou sur les réseaux sociaux. Pour respecter les lois en vigueur, l'ARPP a précisé des recommandations, dont celles relatives au développement durable, à l'attention des annonceurs afin de les aider à ne pas tomber dans les pièges du greenwashing. L'ADEME a publié un guide pratique anti-greenwashing[13] gratuit permettant aux organisations de se poser les bonnes questions sur leur communication, d'utiliser le vocabulaire adéquat et également, de tester leurs campagnes de communication visant à valoriser une démarche « développement durable » ou les qualités écologiques d'un produit afin d'en auto-évaluer les arguments.

Un mauvais terme utilisé peut facilement nous faire tomber dans le greenwashing. Alors, que devons-nous éviter ?

- **Un vrai mensonge :** dans ce cas, la démarche de développement durable qui est vantée n'existe pas.
- **Une promesse disproportionnée par rapport à l'intérêt écologique réel :** un message qui laisse entrevoir un intérêt écologique supérieur à la réalité. Dans ce cas la démarche existe mais il y a un décalage entre l'impact environnemental évoqué et la réalité.
- **Des mots vagues** comme « écologique », « vert », « responsable », « durable », « éthique », sont à bannir de toute communication environnementale.
- **Des informations insuffisantes :** toute annonce doit s'appuyer sur des éléments de preuves ou prévoir des renvois pour permettre de s'informer davantage.
- **Une image trop suggestive :** des visuels suggestifs par rapport aux vertus écologiques réelles du produit ou service. C'est l'équivalent de la promesse disproportionnée mais en version visuelle.
- **Une mise en avant hors sujet :** aucun lien entre la démarche écologique vantée et le produit ou service.

- **Un faux label :** c'est-à-dire un label qui ne serait pas certifié par un tiers, délivré par un organisme extérieur et qui ne ferait pas l'objet d'un contrôle par un organisme indépendant. L'ADEME a établi les exigences demandées pour l'évaluation des labels (voir tableau).
- **Des preuves inexistantes ou déclarations invérifiables :** Il est impossible de les obtenir auprès de l'entreprise ou sur son site internet. On peut alors nous accuser de formuler des allégations sans preuve.
- **Une fausse exclusivité :** vanter les mérites écologiques de ses produits/services ou actions menées alors que l'entreprise ne fait que respecter la loi. Ex. : annoncer la suppression de l'utilisation du glyphosate (pesticide) pour entretenir les espaces verts de son aéroport alors qu'il s'agit d'une directive nationale « plan Ecophyto II+ ».
- **Le jugement de valeur :** ne fait pas partie des recommandations de l'ARPP mais cela peut faire réagir et occasionner un bad buzz. Ex. : Les engins de piste hybrides n'émettent « que » 10% d'émissions de CO_2 de plus que les véhicules électriques. Ou, « Les émissions des aéroports ne représentent « que » 1% des émissions du transport aérien ».

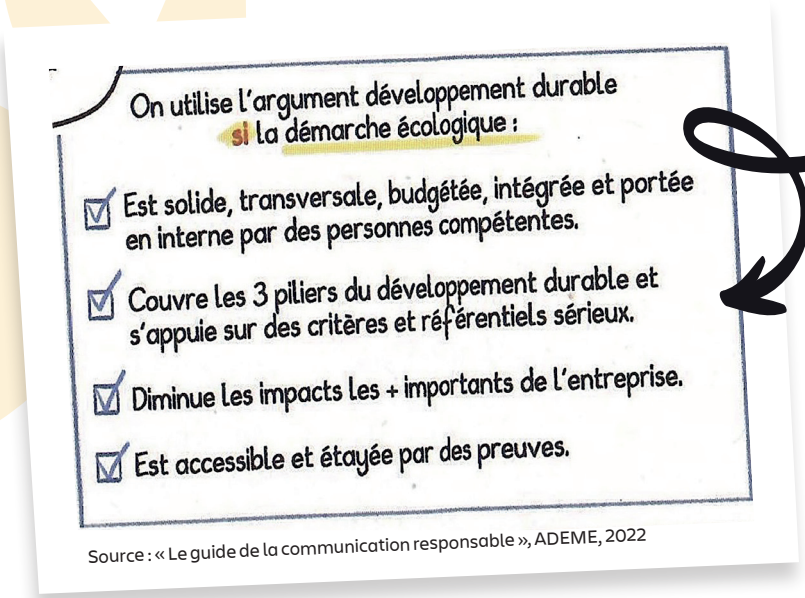
Labels : pour l'ADEME, l'évaluation de labels s'apprécie au regard des exigences suivantes :

- Certification réalisée par des tiers indépendants ;
- Critères environnementaux portant sur l'ensemble du cycle de vie du produit ;
- Critères environnementaux portant sur plusieurs impacts environnementaux du produit ;
- Critères environnementaux visant à réduire les impacts les plus significatifs du produit ;
- Critères portant sur l'aptitude à l'usage du produit ;
- Disponibilité et accessibilité à tous du référentiel (cahier des charges) ;
- Révision régulière des critères environnementaux.

Dans son livre « Communication responsable, engager et inciter à l'action » , Daniel LUCIANI ajoute d'autres formes de greenwashing :

- **Les oxymores :** associer des termes contradictoires entre eux (développement durable, écologie industrielle, avion vert, croissance verte…). Associer une notion écologique à un terme qui ne l'est pas (biocarburant, gaz naturel).
- **Les euphémismes :** permettent d'atténuer certaines réalités (produits phytosanitaires à la place de pesticides).
- **Les promesses** permettant de remettre à plus tard les actions concrètes.
- **Les moyens subliminaux** avec des images, couleurs et sons associant l'entreprise au respect de la nature et d'éco-compatibilité (couleur verte, décors naturels, chants d'oiseaux…).
- **La rhétorique** des messages évoquant l'écologie (eco-friendly, 100% naturel…).

Tous ces éléments sont décrits dans les recommandations de l'ARPP[14] qui regroupent en 5 pages, les règles déontologiques à appliquer dans les publicités des annonceurs.



Source : « Le guide de la communication responsable », ADEME, 2022

Éviter ces pièges permet de communiquer de façon responsable et sans risque d'être attaqué juridiquement ou médiatiquement.

EXEMPLES DE COMMUNICATIONS ET DE VERBATIMS À ÉVITER

1. « L'aéroport atteindra zéro émission nette d'ici 2050 »

2. « Aéroport zéro émission », « 1er aéroport neutre en carbone »

3. « L'aéroport le plus vert en France »

1. Sans éléments explicatifs, c'est une **allégation sans preuve.** Par ailleurs, parler de 2050 est une promesse trop lointaine.

2. **Promesse abusive, demi-vérité.** Toutes les émissions directes et indirectes doivent être incluses, et ce sur l'ensemble de la chaîne de valeur. Avant que le carburant d'origine fossile ne soit complètement supprimé de l'aviation, les aéroports ne seront jamais complètement neutres en carbone, ce sont leurs propres activités qui peuvent être décarbonées. La loi Climat et résilience encadre strictement l'utilisation de l'allégation de neutralité carbone.

3. **Faux label, jugement de valeur** (« plus » par rapport à qui ? à quoi ? quels chiffres ? quelle base de référence ?). Les éléments scientifiques telles que le taux des émissions de Co_2 doivent être justifiés (origine des résultats scientifiques avancés, méthode). On pourrait présenter les choses ainsi, en mentionnant des labels (qui doivent répondre aux critères définis par l'ARPP) :

- Mentionner le référentiel scientifique dans lequel s'inscrit l'action : « D'après la certification ACA de l'ACI EUROPE, … »
- En dehors de l'ACA, d'autres labels, référen-

Cas concrets

4. « Une avancée qui permettra de décarboner l'aviation »

5. « La notion d'aéroport vs exploitant »

tiels et organismes de contrôle indépendants existent.

4. Ce sont les efforts groupés de tout un secteur qui permettront, sur plusieurs années, de contribuer à décarboner l'aviation. Il est donc disproportionné de prétendre le faire avec une seule de nos actions. Attention à l'utilisation du futur et au périmètre de l'assertion : cela ne s'applique sûrement pas à l'ensemble de cycle de vie de l'aviation.

5. Il est essentiel que le périmètre de toute action menée par l'aéroport en matière d'environnement soit clairement identifié : ainsi, parler de « l'aéroport » est trop vague. Il faut se poser les questions suivantes : Mon action concerne mon aéroport mais « s'agit-il de l'exploitant ou de la plateforme, induisant des parties prenantes, telles que les entreprises présentes sur l'aéroport ? Cela inclut-il les avions ? … »

→

Quand un aéroport parle de « croissance raisonnée du trafic aérien » ou « d'aéroport durable de demain », ça ne passe pas sur les réseaux sociaux…

Virginie LITTLE • 3e et +
Consultant in sustainability, climate change, circular economy, z…
2 mois (modifié)

D'un côté on peut se réjouir de ces mesures qui vont dans la bonne direction, mais à l'instar de la décision française d'interdire les lignes aériennes lorsqu'il existe une alternative ferroviaire en moins de 2h30, on peut se demander pourquoi rester dans les petits pas alors que l'urgence climatique et l'urgence à agir est déjà là. :-(

Adrien DUPIRE • 3e et +
Environmental engineer / Shifter
2 mois

" l'aéroport durable de demain "
"une croissance raisonnée du traffic aérien "
Si il y'a croissance, il n'y a pas de durabilité factuellement parlant, merci de vous documenter
Bon après on connait l'inventivité marketing du secteur aérien.
Ils vont bien nous faire des communiquées de presse tout vert sur les nouvelles lampes à LED éco énergétique installées dans le
et la tour de controle.
Beau greenwashing

Alban Grosdidier
@albangd

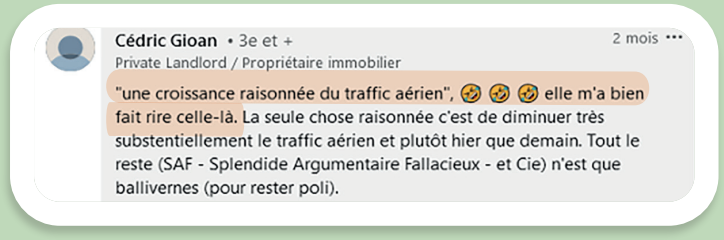
OK, deux ans plus tard et faut toujours rappeler les bases.
1 - L'avion vert ça sert surtout à justifier l'augmentation du trafic aérien et l'accélération de sa contribution à la crise climatique.
2 - L'hydrogène est principalement produit à partir d'énergies fossiles.

her @AgnesRunacher · 18 juin 2023
re s'ouvre, la décarbonation du secteur aérien et le
e sont plus un rêve. Avec le Président de la
out en œuvre pour y arriver.
ribune ...

Alexandre Feugère • 3e et +
Ingénieur en énergie - La sobriété est la base de notre avenir
2 mois

Un modèle aeroportuaire durable ? Une croissance raisonnée du trafic ?
On dirait un cauchemar mais les yeux ouverts.
Comment des CA et des investisseurs peuvent encore croire à des mots comme cela dans le contexte actuel ?
En tout cas je me réjouis de pouvoir expliquer à mes petits enfants qu'on a continuer à détruire la seule planète capable de nous nourrir et nous faire vivre mais de manière durable et raisonnée !

Bad buzz



⚠

Toute campagne visant à faire croire aux consommateurs que prendre l'avion est une pratique respectueuse de l'environnement peut être considérée comme du greenwashing.

CAS PRATIQUES : CAMPAGNES DE COMMUNICATION

Après ces différents verbatim nous allons présenter quelques campagnes de communication de notre secteur pour exemple. Cela permettra d'illustrer les éléments cités précédemment. Le but n'est pas de stigmatiser une entreprise ou une communication mais de nous aider à comprendre et à progresser dans nos communications.

Campagne d'affichage « make change fly » (2022) Lufthansa

Cette campagne de publicité qui n'est plus utilisée aujourd'hui, est intéressante à analyser :

- **Promesse disproportionnée :** sur cette campagne de Lufthansa, le jury d'éthique publicitaire (JEP) belge[15] a estimé que les affiches « contiennent des allégations à l'égard du public, qui dépassent de loin les contributions relatives que l'annonceur entend apparemment invoquer ».
- **Image trop suggestive :** l'avion est présenté comme totalement écologique alors que seul un des éléments de la stratégie de la compagnie l'est. Par ailleurs, dans le cas du visuel de gauche, l'image accompagnant le message a un lien avec l'écologie (terre) mais pas de lien direct avec la démarche évoquée, induisant la confusion dans l'esprit du consommateur.
- **Preuves inexistantes :** sur le visuel de droite, l'avantage écologique ou la démarche n'est pas expliquée pour que l'on comprenne vraiment en quoi elle consiste et quel est son intérêt qualitatif et quantitatif pour l'environnement.
- **Des mots vagues :** le vocabulaire est imprécis (« Protéger le futur »).

Donc, selon le Code de la publicité écologique (article 3) et le Code de la Chambre de commerce internationale (Code ICC), cette campagne est de nature à pouvoir induire le consommateur en erreur. Le JEP a demandé à la compagnie de retirer ses publicités.

Voir le site actualisé de Lufthansa #MakeChangeFly pour faire comprendre la démarche actuelle de la compagnie en la matière :

https://www.lufthansagroup.com/en/responsibility/climate-environment.html

Campagne d'affichage « Ne passez jamais vos week-ends au même endroit » (2022)[16]

Transavia

Le jury de déontologie publicitaire a été saisi par l'ADEME qui a estimé que la publicité porte un message problématique sur la mobilité via le transport aérien. Le JDP a considéré que la plainte était fondée.

Son avis précise que :

« Cette publicité véhicule un message contraire aux principes communément admis du développement durable, consistant à modérer le recours à l'avion, en particulier pour les voyages d'agrément, et à privilégier, dans la mesure du possible, des modes de locomotion moins polluants, et qu'elle incite à des modes de consommation excessifs au sens de la Recommandation « Développement durable ».

Bien que cette publicité ne parle pas d'environnement, l'image est suggestive avec la personne à vélo et le message qui incite les clients à partir chaque week-end dans une ville différente.

Un grand merci à Transavia et Lufthansa d'avoir accepté que leurs anciennes publicités figurent dans ce guide pour nous aider à comprendre et analyser ce qui a été considéré comme du greenwashing pour nous aider à ne tomber dans ce type de piège. Ces compagnies ne communiquent plus du tout de la même manière désormais. Nous montrerons après cette partie comment on peut communiquer aujourd'hui dans notre secteur de façon inspirante et sans greenwashing.

Incitation à la consommation

Campagne « 50 fois moins de CO_2 émis que pour un voyage en voiture et 80 fois moins qu'en avion » (2022)

SNCF

Cette campagne d'affichage de la SNCF affirmait que

« Voyager en train à grande vitesse, c'est 50 fois moins de CO_2 émis que pour un voyage en voiture et 80 fois moins qu'en avion. »

Le JDP[17] a été saisi par la FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) et a rendu un avis en faveur de cette dernière en décembre 2022 : il a estimé que l'allégation « 80 fois moins » induisait le public en erreur et « ne reflétait pas la réalité des performances respectives du train et de l'avion en matière d'émissions de CO_2 ».

Que peut-on reprocher à cette campagne ?

- **Demi-vérité :** l'allégation « 80 fois moins » « ne tient pas compte de l'incidence de la construction et de la maintenance des infrastructures et, ainsi, qu'elle occulte une partie de l'empreinte carbone imputable au recours aux moyens de transport de voyageurs ».
- **Allégation sans preuve :** le JDP estime que la publicité « n'indique pas que le chiffre de 80 fois moins correspondrait à un chiffre moyen » qui présente donc de fortes variations selon les liaisons observées.
- **Manque de transparence :** la source et la méthodologie du calcul sont indiquées en minuscule ce qui rend l'information illisible : « Comparaison des émissions de gaz à effet de serre (GES) exprimées en CO_2 équivalent (CO_2) rapportées au voyageur/km pour le train TGV (consommation d'énergie de traction), avion court courrier et valeur moyenne voiture longue distance ».

La SNCF a été invitée à apporter plus de nuances dans ses publicités, notamment en y apposant la précision « en moyenne ».

PREUVES TRANSPARENCE VÉRITÉ

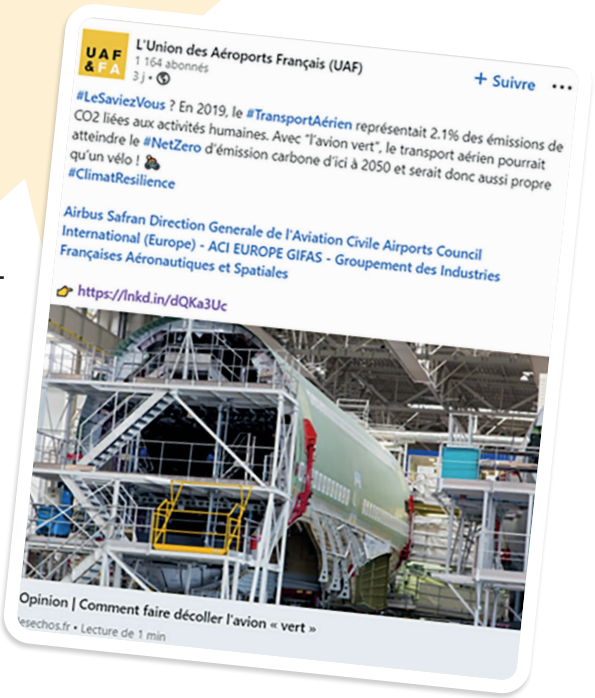
CAS PRATIQUES : POSTS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

L'avion « vert » (2021)
UAF

L'UAF a fait suivre en mars 2021, dans un post LinkedIn, un article des Echos qui détaillait les conditions permettant à « l'avion vert » de ne pas émettre de CO_2 en 2050. Dans ce post, l'UAF compare le transport aérien en 2050 qui serait donc « net zéro émission » avec les émissions d'un vélo en indiquant que l'avion vert serait « aussi propre qu'un vélo ». Le post qui avait été mis sur LinkedIn a été capturé et posté sur Twitter par les internautes, accroissant ainsi sa visibilité et… son impact, malgré le retrait du post original controversé. Le Jury de déontologie de la publicité a été saisi[18] par des particuliers qui ont estimé que cette publicité était mensongère et relevait du greenwashing au regard des points 1, 2, 3 et 7 de la recommandation « Développement durable » de l'ARPP. Cette plainte a été considérée comme non fondée par le JDP.

Son avis a été rendu de la façon suivante :

1. Le jury a indiqué que la notion « d'avion vert » était d'une part utilisée dans l'article de journal et d'autre part, que cela renvoyait communément à l'avion à hydrogène. Le jury a estimé que cette expression, accompagnée de guillemets de surcroît, n'était pas de nature à induire le consommateur en erreur.
2. Le post évoque une technologie future, non actuelle. Le fait de ne parler explicitement que de l'aspect « émission de CO_2 », et non de l'ensemble du cycle de vie de l'avion était recevable.
3. La non-substituabilité entre l'avion et le vélo pour un même trajet, fait que le post n'était pas une incitation à remplacer les déplacements en vélo par l'avion.
4. Enfin, compte tenu de l'échéance lointaine de 2050 et l'utilisation du conditionnel, la publicité litigieuse ne peut être regardée comme contraire aux exigences de véracité et de proportionnalité qui découlent de la Recommandation « Développement durable ».



Même si la plainte s'est révélée infondée, le tollé que ce post a soulevé sur les réseaux sociaux amène à réfléchir sur cette façon de communiquer et sur ce qu'il convient d'éviter :

- Les comparaisons entre l'avion et tout autre transport doux.
- Considérer que seules les émissions de CO_2 ont un impact sur l'environnement.
- Les technologies et innovations sont peu crédibles lorsqu'elles sont trop lointaines.
- Le conditionnel et les guillemets ne doivent pas remplacer la vigilance dans les termes utilisés.
- Retirer un post critiqué renforce la défiance : il peut être capturé dans sa forme originale et son retrait risque d'alimenter le buzz.
- Il peut ainsi circuler sur d'autres réseaux, accroissant ainsi sa visibilité et sa viralité.

Les réseaux sociaux sont un moyen de communiquer largement auprès d'un grand nombre de personnes. La viralité des posts échappe rapidement aux organisations et peut être une grande source d'inquiétude pour le communiquant. Respecter les règles de l'ARPP ne protège pas toujours des croyances, idées reçues et de la véhémence des « anti-aériens ».

« L'aviation électrique » (2022)
Aérobuzz

Ce post aurait dû être formulé différemment :

- **Allégation sans preuve :** utiliser des mots comme « démontrer » et « crédibiliser » sans preuve.
- **Promesse abusive :** parler de technologies futures hypothétiques qui résoudront tous les problèmes de toute l'aviation sur la base de prototypes ou de petits modules.

la viralité des posts échappe rapidement aux organisations et peut être une grande source d'inquiétude pour le communicant.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES DE COMMUNICATION

1. Campagne responsable en faveur de l'utilisation des transports publics « La rentrée du transport public »

Détail du texte :

« La voiture individuelle reste l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre. Les transports publics urbains et ferroviaires génèrent 5 à 50 fois moins de GES que les modes routiers*. Faire le choix des transports collectifs, c'est limiter son impact sur l'environnement. Merci ».

Estimation à partir de la base carbone – (ADEME 2022)

Cette campagne répond aux critères de déontologie de l'ARPP car elle fait référence à des données scientifiques d'un organisme indépendant (ici l'ADEME). Elle ne cherche pas à surévaluer l'impact. Elle renvoie vers un site web clairement identifiable, ce qui permet de présenter de façon plus exhaustive les bénéfices de ce mode de transport.

2. « Changer d'accent » (Avril 2024) quand Transavia cible les VFR

Les dernières publicités de la compagnie qui s'articulent autour du slogan « les destinations qui vous sont chères, moins chères » ciblent les voyages VFR (visite famille et amis). C'est la notion de lien qui est mise ici en avant, et, si le loisir est présent, ce n'est pas juste pour le plaisir de voyager mais pour la nécessité de partager des moments avec ses proches. Pas de fréquence, pas d'intention futile dernière le voyage, pas d'ambiance « nature » dans cette image de plage où les protagonistes ne se prélassent d'ailleurs pas. Le prix bas pourrait être un sujet, mais l'objet du voyage en est la justification, avec le slogan « les destinations qui vous sont chères (les proches) moins chères ».

Déontologie

1.

2.

Visite Famille Amis

EN RÉSUMÉ, COMMENT ÉVITER LE GREENWASHING ?

4 CONSEILS

1. **Légitimer le message grâce à des organisations, à des tiers....**

2. **Un message, verbal ou visuel, clair et précis.**

3. **Un message fidèle et proportionnel à l'ampleur des actions.**

4. **Un message objectivement évalué et justifié par des éléments scientifiques, des chiffres, des preuves.**

À faire

Répondre au questionnaire « anti-greenwashing » de l'ADEME pour évaluer votre message.

Mise à jour des pages web « développement durable ». Faire des renvois pour tout complément d'information.

Garder en tête les 9 règles de la recommandation « Développement Durable » de l'ARPP.

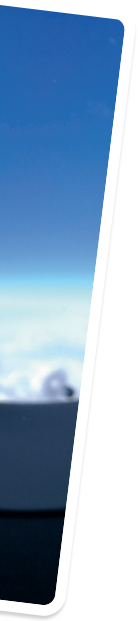
2. CONTEXTE RÈGLEMENTAIRE ENVIRONNEMENTAL

Pour pouvoir communiquer de façon responsable et éviter d'être accusé de greenwashing par omission, il convient de bien comprendre le contexte juridique mondial, européen et national auxquels sont ou vont être soumis les aéroports actuellement et dans les prochaines années.

International
Europeen
National

CADRAGE ET TEXTES DE RÉFÉRENCE

Face aux attentes en matière de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique, la décarbonation du transport aérien qui définit les moyens mis en œuvre pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, fait l'objet d'une feuille de route définie à l'échelle internationale, européenne et française, dont les principaux éléments sont :



Contexte international : l'accord de Paris

L'objectif de neutralité carbone s'inscrit dans un cadre plus général façonné par l'Accord de Paris sur le climat, adopté lors de la COP21 en décembre 2015 et entré en vigueur en novembre 2016. « L'objectif de l'accord est de limiter l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et en poursuivant l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C par rapport aux niveaux préindustriels. »

L'OACI identifie au niveau mondial quatre leviers fondamentaux à la décarbonation des activités du transport aérien :

1. Ruptures technologiques.
2. Développement de la distribution de SAF/H2.
3. Gestion du trafic pour améliorer les trajectoires .
4. Régime de compensation CORSIA basé sur des compensations au regard des vols.

Dans le cadre de ces leviers, l'OACI a fait adopter en 2016 par les 191 pays membres un mécanisme mondial de compensation et de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation civile internationale, appelé CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

Contexte européen : le pacte vert

Le pacte vert pour l'Europe[19], également appelé « Green Deal » signé en juillet 2021, est la stratégie mise en œuvre par l'UE pour réaliser l'objectif de neutralité climatique de l'UE à l'horizon 2050. Le paquet **« Fit for 55 »** ou en français « Ajustement à l'objectif de 55% »[20], est le nom donné à la feuille de route européenne adoptée par le conseil de l'Europe et qui a pour objectif de baisser d'ici à 2030 de 55% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990. Ce paquet vise à aligner la législation de l'UE sur cet objectif intermédiaire, avant d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Il comporte treize propositions législatives. Quatre propositions concernent directement l'aviation :

- Utilisation des SAF (Sustainable Aviation Fuel), soit les carburants d'aviation durable (CAD).
- Révision des infrastructures pour recevoir les nouvelles technologies .
- Réviser échange de quotas de GES.
- Repenser la taxation sur l'énergie.

À partir du 1er janvier 2025, les fournisseurs de carburant d'aviation au départ de tous les aéroports de plus d'un million de passagers devront incorporer au « jetfuel » un minimum de 2% de carburants dits durables (5% en 2030, 20% en 2035, 32% en 2045 et 63% en 2050).

Contexte national

En France : plusieurs textes et initiatives encadrent le sujet :

La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, la loi Climat et Résilience[21]. Elle émane de la Convention citoyenne pour le climat. Les articles ci-dessous concernent directement le transport aérien

- **Article 144 :** Lutte contre la vente à perte de billets d'avion.
- **Article 145 :** Interdiction des vols domestiques lorsqu'une alternative ferroviaire directe existe, en moins de 2h30, avec des fréquences suffisantes et des horaires satisfaisants[22].
- **Article 146 :** Prévoit une limitation de la construction de nouveaux

aéroports ou de l'extension d'aéroports existants, en intégrant des enjeux liés à la crise climatique dans les procédures de déclaration d'utilité publique (DUP) pour les projets d'ouvrages aéroportuaires.

- **Article 147 :** Oblige les compagnies aériennes à compenser les émissions de gaz à effet de serre de leurs vols intérieurs. Cette obligation s'applique depuis le 1er janvier 2022 et de manière graduelle jusqu'en 2024 où elle couvrira la totalité des émissions (70% en 2023 et 100% en 2024).

Le décret tertiaire : Décret n° 2019-771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire[23]. Ce décret va s'appliquer aux aéroports : il s'agit d'une obligation réglementaire qui vise l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments tertiaires français en demandant aux propriétaires et bailleurs de surfaces supérieures à 1 000 m^2 de réduire les consommations mesurées en kWh/m^2.

La loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables[24]. Cette loi a été adoptée par le Sénat en février 2023. Elle a pour ambition de rattraper le retard de la France dans le développement de l'énergie éolienne et solaire, notamment face à l'urgence climatique et aux répercussions de la guerre en Ukraine. L'objectif est de remplacer les énergies fossiles très polluantes par des énergies renouvelables et durables, ce qui pourrait se traduire, entre autres, par l'installation de panneaux photovoltaïques en ombrières sur nos aéroports. La volonté annoncée de la France est de multiplier par dix la production d'énergie solaire pour dépasser les 100 gigawatts (GW). L'article 11 de loi EnR impose aux entreprises et aux collectivités de couvrir 50% des parkings extérieurs de plus de 1 500m2 avec des panneaux photovoltaïques via des ombrières de parking. Les entreprises auront 3 à 5 ans pour se mettre en conformité. Cette loi entre en vigueur dès le 1er juillet 2023, mais la date réelle d'application varie en fonction de la surface du parking.

Les entreprises ont donc jusqu'au :

- 30 juin 2026 pour les parkings de taille supérieure à 10 000m^2.
- 30 juin 2028 pour les parkings de taille inférieure à 10 000m^2.

La loi d'orientation des mobilités, dite Loi LOM[25]. Cette loi publiée au JO le 26 décembre 2019, impose que les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de vingt emplacements disposent, au 1er janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Cela signifie qu'environ 5 % des emplacements de ces parkings devront être équipés de bornes de recharge.

LES ENGAGEMENTS DU SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN EN MATIÈRE DE DÉCARBONATION

la feuille de route de décarbonation du secteur aérien français

Cette feuille de route de décarbonation du secteur aérien a été remise au gouvernement en février 2023, au titre de l'article 301 de la loi « Climat et Résilience ».

L'article 301 de la loi « Climat et Résilience » prévoit l'établissement pour chaque filière fortement émettrice de gaz à effet de serre (GES) d'une feuille de route.

L'objectif est de coordonner des actions mises en œuvre par chacune des parties prenantes de la filière pour atteindre les objectifs de baisse de GES fixés par la Stratégie Nationale Bas Carbone intersectorielle (SNBC)[26].

La feuille de route du transport aérien a été construite en cohérence avec la SNBC pilotée par l'État en intégrant les exigences de la SNBC2[27]. Cette feuille de route a aussi pour objectif d'alimenter la troisième version de la SNBC (SNBC3), notamment par l'anticipation des besoins en énergies décarbonées (SAF, hydrogène, électricité, etc.) du secteur aérien pour réduire ses propres émissions. Elle s'appuie sur le modèle de projection des trajectoires de décarbonation de l'aérien développé par l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA) en 2019. Le modèle a été adapté et amélioré, notamment pour déterminer les besoins en énergie (biomasse, énergie électrique décarbonée) qu'impliqueraient les trajectoires de décarbonation retenues.

Deux périmètres géographiques ont été délimités compte tenu des spécificités de l'aérien :

- Un périmètre français comprenant tous les vols dont à la fois l'origine et la destination se situent en France métropolitaine ou en Outre-mer. Ce périmètre est celui de la SNBC.

- Un périmètre international comprenant l'ensemble des vols au départ de la France vers l'international.

Sur chaque périmètre géographique, la filière présente deux scénarios, « Action » et « Accélération », représentant des niveaux d'investissement et d'ambition croissants : le renouvellement des flottes par des avions plus performants, l'optimisation des opérations aériennes, l'incorporation de Carburants d'Aviation Durables (CAD), et enfin, l'introduction de premiers aéronefs à hydrogène permettent d'atteindre les objectifs de décarbonation de cette feuille de route.

La SNBC2[28] actuellement en vigueur, adoptée en 2020, visait, tous secteurs confondus, une réduction des émissions de GES à l'horizon 2030 de -40% par rapport à 1990. La future SNBC3 qui sera adoptée en 2024 prendra en compte le relèvement de l'objectif climatique européen à -55% brut des émissions par rapport à 1990.

Feuille de route de la décarbonation du secteur aéroportuaire

ÉCHELLE MONDIALE

Promouvoir une croissance durable de l'aviation internationale par l'OACI :

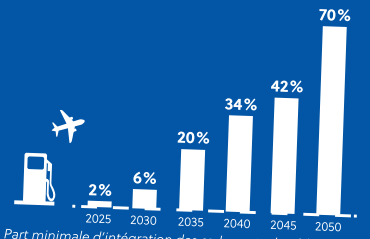
- Évolutions technologiques et normes liées aux aéronefs
- Développement et distribution de carburants d'aviation durables
- Amélioration de la gestion du trafic aérien et améliorations opérationnelles
- Mise en oeuvre du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

ÉCHELLE EUROPÉENNE

Fit for 55

Objectif : **-55 %** d'émissions de GES de 1990 d'ici à 2030 via :

- Intégration de bio-carburants et de e-carburants (SAF)



Part minimale d'intégration des carburants durables (en %)

- Révision des infrastructures pour carburants alternatifs (AFIR)
- Réforme du système d'échange de quotas d'émissions de GES de l'UE (UE ETS)

Green Deal

Objectif : fixer pour l'ensemble des pays une **neutralité en émission carbone** d'ici à **2050**.

ÉCHELLE FRANÇAISE

Loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021

Article 145

Les vols domestiques sont interdits lorsqu'une alternative en train de **moins de 2h30** existe.

Article 147

Les compagnies aériennes sont obligées de compenser les émissions de GES de leurs vols nationaux à hauteur de **70 %** en 2023 et de **100 %** dès 2024.

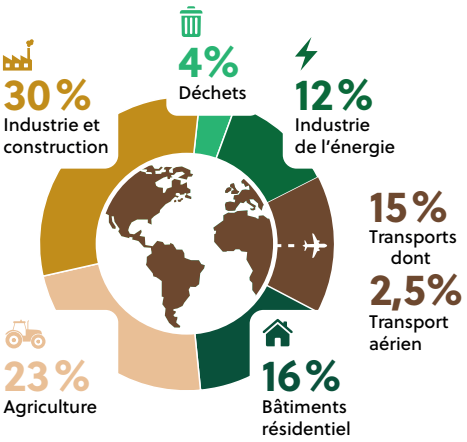
Support proposé par la Commission Communication de l'UAF (mai 2023)

LES CHIFFRES CLÉS ET INFOGRAPHIES

De même que pour le cadrage réglementaire, connaître les chiffres clés de l'impact des aéroports et du secteur du transport aérien sur l'environnement, permet de savoir de quoi on parle exactement, ce qui évite de s'exposer à des chiffres faux ou non validés scientifiquement. Avoir des chiffres de référence permet également aux aéroports de communiquer à partir d'un référentiel commun, avec un périmètre déterminé et clair. Cette connaissance offre la possibilité de communiquer y compris sur les réseaux sociaux en étant sûr de soi et serein, que ce soit pour mettre en avant les actions de son aéroport ou répondre aux questions, voire aux attaques, de la communauté.

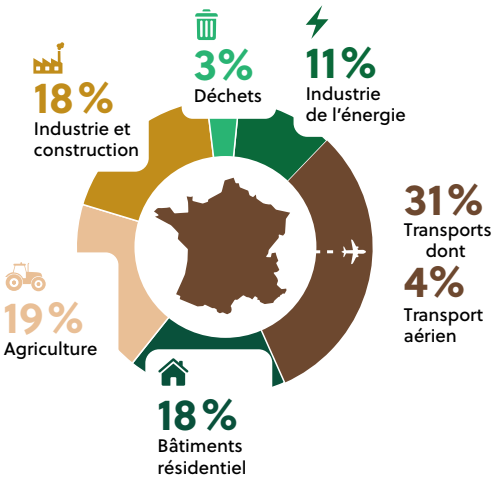
Répartition des émissions de CO_2 par activité

Échelle mondiale (2019)



Source : Mitigation of Climate Change 2022, GIEC

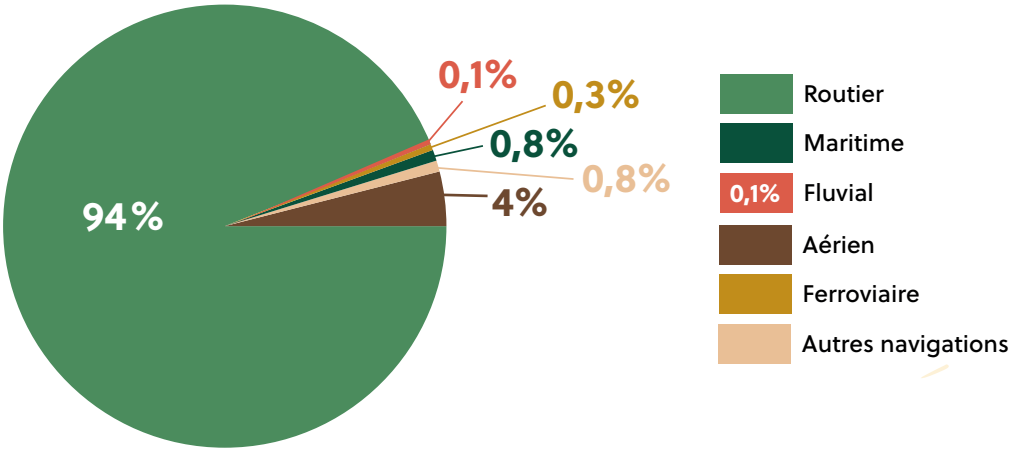
Échelle française (2019)



Source : Rapport Secten éd. 2022, CITEPA

ÉMISSIONS DE CO_2 LIÉES AUX TRANSPORTS

Échelle française (2019)



Source : Bilan annuel des transports en 2019 : les externalités, novembre 2020

ÉMISSIONS DE CO_2 DE L'AVIATION (2019)

Sur la période étudiée (juin à novembre 2019)

915

MILLIONS DE TONNES DE CO_2 ÉMISES

(à l'échelle mondiale)

Source : Facts & Figures 2021, ATAG

Sur la période étudiée (juin à novembre 2019)

24,2

MILLIONS DE TONNES DE CO_2 ÉMISES

(à l'échelle française), dont 5,4Mt liées au transport domestique

SOIT 2,6% DES ÉMISSIONS MONDIALES DE L'AVIATION

Sources : Calculateur TARMAAC de la DGAC / Emissions gazeuses liées au trafic aérien en France en 2019

TRAFIC PASSAGERS

2019

Échelle mondiale

4,5 MILIARDS
de passagers

Échelle française

214 MILLIONS
de passagers

2022

Échelle mondiale

3,3 MILIARDS
de passagers

Échelle française

174 MILLIONS
de passagers

Source : Organisation de l'aviation civile internationale

Source : Résultats d'activité des aéroports français UAF

ACTIONS RÉALISÉES À L'ÉCHELLE NATIONALE

Les 7 chantiers de transition énergétique pour les aéroports français

1. **La production et le stockage d'énergies renouvelables** sur site
2. **La décarbonation des véhicules et des engins de piste**
3. Les projets à **émissions négatives**
4. Les mesures **d'efficacité énergétique**
5. **L'électrification des tarmacs**
6. **La décarbonation des accès terrestres,** pour les passagers et les collaborateurs
7. **La préparation des aéroports** à l'avion de demain

Autres défis pour les aéroports en matière de gestion environnementale

1. **Préserver la biodiversité et abandonner le recours aux produits phytosanitaires**
2. **Promouvoir l'intermodalité et la mobilité douce**
3. **Optimiser les ressources en eau et assurer le traitement des déchets**
4. **Réduire les nuisances sonores**
5. **Positionner l'industrie aéro. comme une filière engagée et responsable**
6. **S'adapter aux événements climatiques extrêmes**

Source : UAF (2022)
Support proposé par la Commission Communication de l'UAF (mai 2023)

le numérique est responsable de 3,5% des emissions de gaz à effet de serre dans le monde.

Selon les previsions, son empreinte carbone va doubler d'ici 2050. **C'est deux fois plus que le secteur de l'aviation civile** et l'usage des techniques de l'information et de la communication

©Le guide de la communication responsable, ADEME, octobre 2022.

CONCLUSION

Si les recommandations de l'ARPP ont été suivies, avec des chiffres validés, il n'y a pas de raison d'être attaqués. Si toutefois cela devait arriver, et selon la nature de l'attaque, répondre n'est pas une obligation. Il faut évaluer l'intérêt de fournir des preuves de notre bonne foi, versus alimenter un débat non constructif.

Selon le profil de la personne qui commente un visuel ou une campagne (journaliste, particulier, expert développement durable…), il faut adapter notre réponse. Pour un particulier, la solution est peut-être de lui envoyer un document ou une information via le site Internet de l'aéroport ou via un organisme officiel (page ADEME / DGAC/ACI EUROPE/UAF…)[44]. Travailler de concert avec le/la responsable développement durable de votre structure, peut être utile pour être à jour sur les informations, actions et cadrage en vigueur en matière de développement durable. Les travaux de la commission développement durable de l'UAF sont également à suivre de près et peuvent être d'une grande aide pour y voir plus clair dans les obligations des aéroports. Vous pouvez également opter pour un accompagnement par une agence spécialisée en RSE/ environnement/ développement durable.

Nous espérons que ce guide pourra vous aider à mieux appréhender ce sujet et vous apporter des clés pour vous permettre d'oser communiquer pour faire passer vos messages efficacement, en évitant des risques médiatiques et juridiques non négligeables occasionnés par le greenwashing.

FAQ

1. Quelle est la part des émissions de CO_2 liées à l'aviation ?

Dans le monde : en 2019, les émissions de CO_2 dues à l'aviation représentaient 2,5% des émissions mondiales d'origine anthropique[29]. 80% des émissions proviennent des vols de plus de 1 500 km.

En France : 4% des émissions de CO_2 liées au transport en France sont liées au transport aérien.

2. Quelles sont les principales sources d'émissions de CO_2 dans les aéroports ?[30]

En France, les émissions aéroportuaires correspondent à 5% de l'ensemble des émissions du transport aérien.

Source : ACI EUROPE

3. Comment les émissions d'un aéroport sont-elles comptabilisées ?

Les émissions de CO_2 dans un aéroport sont comptabilisées selon le GHG Protocol. Il s'agit du principal protocole internationalement reconnu permettant aux entreprises (tous secteurs confondus) de comptabiliser et classer les émissions dans leur chaîne de valeur. Les émissions sont classées en trois catégories : scope 1, scope 2 et scope 3, selon les définitions ci-dessous[31].

- **Scope 1 :** Émissions directes de GES provenant de sources détenues et / ou contrôlées par l'aéroport, par exemple les émissions résultant de la combustion dans les chaudières, les appareils de chauffage, les véhicules, etc.
- **Scope 2 :** Émissions indirectes de GES provenant de la production d'électricité, de vapeur, de chaleur ou de refroidissement qui est consommée par l'aéroport.
- **Scope 3 :** Toutes les autres émissions indirectes provenant des activités de l'aéroport, mais issues de sources non détenues et / ou contrôlées par la société : les mouvements d'aéronefs, les véhicules et équipements exploités par des tiers comme par exemple, l'assistance en escale (lorsque l'aéroport ne gère pas l'assistance), la gestion des déchets hors site, l'accès aux plateformes par les salariés et les passagers, les GES associées aux travaux, etc.).

4. Quels sont les différents leviers de décarbonation pour le secteur aérien ?

- L'amélioration de la performance environnementale des avions, portant sur les appareils, les sources d'énergie employées et les opérations, dans une logique de rupture technologique.
- Le développement des carburants aéronautiques durables et des nouvelles énergies décarbonées.
- Le renouvellement des flottes.
- La définition de procédures opérationnelles conduisant à réduire la consommation de carburant (optimisation des trajectoires, par exemple).
- L'optimisation des infrastructures et de la chaîne de traitement de l'avion au sol.
- Les mesures d'efficacité énergétique, d'utilisation de sources d'énergie durables, et de captage et stockage du CO_2 au sol.
- La compensation des émissions résiduelles, notamment par le biais de projets de séquestration de CO_2 reconnus par des labels tels que le « Label bas carbone »[32].

5. Quels sont les leviers d'action permettant aux aéroports d'œuvrer pour la transition énergétique ?

D'après le rapport rédigé par l'UAF « Les chantiers de transition énergétique pour les aéroports », il existe 7 principaux leviers d'actions pour les aéroports :

1. La production et le stockage d'énergies renouvelables sur site

Électricité

Production d'énergies renouvelables sur site, particulièrement d'énergie solaire (la plus compatible avec l'infrastructure aéroportuaire). Cette démarche exigera également la mise en place de systèmes de stockage pour toute énergie produite dans l'aéroport.

Gaz

Pour atteindre le zéro émission nette de CO_2, il faut éradiquer l'utilisation des chaudières à gaz ou a minima les alimenter en biogaz. Idéalement, les solutions géothermiques sont à privilégier ou bien la substitution des chaudières par des thermo frigo, pompes alimentées en énergie verte.

Hydrogène

Cette technologie en cours de développement peut permettre aux aéroports de mettre en place un écosystème hydrogène capable de répondre à la fois aux besoins énergétiques de l'exploitation aéroportuaire, des avions et de la desserte terrestre de la plateforme.

2. Les mesures d'efficacité énergétique

Les initiatives d'efficacité énergétique permettent de réduire les émissions de carbone à court terme. Cela inclut le remplacement des systèmes d'éclairage et de ventilation en fin de vie par des technologies à très faible consommation d'énergie, l'installation de compteurs intelligents et de plateformes de pilotage automatique, les travaux de rénovation thermique. Les mesures d'efficacité énergétique pourraient réduire la consommation électrique de 16 % d'ici 2030 et de 58 % d'ici 2050.

3. La décarbonation des véhicules et des engins de piste

Les véhicules légers à motorisation thermique peuvent être remplacés par des véhicules entièrement électriques, hybrides ou à piles à hydrogène. Les véhicules

lourds peuvent être remplacés par des véhicules utilisant des biocarburants ou par des modèles électriques, à bioGNV ou à hydrogène, nécessitant l'installation d'infrastructures d'approvisionnement en bioGNV et en hydrogène. Ces démarches pourraient réduire les émissions de 40 % d'ici 2030 et de 90 % d'ici 2050.

4. L'électrification des tarmacs

Les émissions des aéronefs au sol représentent une des principales sources d'émissions de CO_2 sur un aéroport, avec le transport terrestre des passagers. Pour aider les compagnies à réduire leur consommation de kérosène liée à l'utilisation des APU (moteurs auxiliaires de puissance qui servent à fournir à l'avion en escale l'énergie dont il a besoin, essentiellement pour le chauffage ou la climatisation), les aéroports développent des moyens de substitution aux APU comme le 400Hz (systèmes électriques d'approvisionnement des avions au sol) ou des bornes de recharge électrique.

5. La décarbonation des accès terrestres

Les aéroports doivent favoriser le développement et promouvoir au maximum les modes d'accès en transport en commun (ferroviaires, bus, etc.). La décarbonation des accès terrestres peut aussi passer par l'installation de bornes de recharge électrique à destination des passagers, des taxis, des véhicules de location, des salariés de l'aéroport, etc… Des parkings à vélo ou bornes de recharge électriques pour les vélos peuvent aussi être envisagés pour le déplacement des collaborateurs (ex. plan de déplacement inter-entreprises).

6. Le recours aux puits carbone et solutions de séquestration

Pour atteindre l'objectif zéro émission nette de carbone, les aéroports devront possiblement recourir à des projets de séquestration carbone (puits carbone forestier par exemple).

Les projets de séquestration carbone consistent, pour un financeur (entreprises, collectivités ou particuliers), à soutenir un projet de réduction ou de séquestration d'émissions de GES dont il n'est pas directement responsable. Les impacts de ces projets sont mesurés et aboutissent à la création de crédits carbone, représentant chacun une tonne équivalent CO_2 réduite ou séquestrée. Ces crédits deviennent la propriété du financeur et peuvent lui servir dans le cadre de sa stratégie climatique.

7. La préparation des aéroports à l'avion décarboné de demain

L'évolution de la composition du mix énergétique nécessaire à l'avion décarboné aura un impact sur les infrastructures aéroportuaires qui devront s'adapter et se moderniser en ce sens (H2, électrique, etc.).

6. Comment arriver à zéro émission nette pour les activités internes d'un aéroport : scopes 1 et 2 et compensation des émissions résiduelles ?

- La notion de neutralité a été créée dans le cadre du protocole de Kyoto et net zéro, dans un rapport du GIEC de 2015, mais il existe différentes méthodes du GHG protocol, SBTi, ACI EUROPE pour le niveau ACA 5, etc. Les conditions d'obtention du niveau ACA 5 de l'ACI EUROPE listées ci-dessous permet de comprendre les exigences nécessaires aux aéroports pour atteindre le zéro émission nette[33]:

- Soumettre un bilan carbone vérifié qui inclut les émissions des Scopes 1 et 2 ainsi que toutes les catégories pertinentes des émissions du Scope 3, conformément aux exigences du « Guide Scope 3 » du GHG Protocol[34]. Les opérateurs doivent documenter et justifier leur décision quant à la pertinence du Scope 3.
- Attester que les réductions absolues d'au moins 90 % des émissions de CO_2 dans les Scopes 1 et 2 ont été atteintes et seront maintenues, ainsi qu'un engagement à atteindre la neutralité carbone dans le Scope 3 d'ici 2050, ou plus tôt.
- Fournir une trajectoire des réductions d'émissions absolues de CO_2 d'au moins 90 % pour les Scopes 1 et 2 depuis l'année de référence et la mettre à jour annuellement pour démontrer que la réduction est maintenue. Fournir une trajectoire prévisionnelle vers la neutralité carbone dans le Scope 3. Présenter une trajectoire prévisionnelle par rapport à l'engagement à long terme d'atteindre la neutralité carbone dans le Scope 3 d'ici 2050 et aux objectifs intermédiaires.
- Élaborer un plan de gestion carbone pour atteindre les objectifs de réduction des émissions dans le cadre du scope 3.
- Compenser les émissions résiduelles conformément aux nouvelles modalités.

7. Que comportent les émissions de GES relatives au scope 3 ?

Les principales sources des émissions de scope 3 sont (par ordre d'importance) :

- Le vol des avions en croisière.
- Les vols des avions en cycle LTO (atterrissage et décollage).
- Les accès à la plateforme aéroportuaire.
- Les émissions des engins de pistes.
- Autres émissions pouvant être liées notamment aux travaux réalisés sur l'aéroport.

8. Comment fonctionne un puits de carbone ?[35]

Un puits de carbone est un réservoir qui stocke, par un mécanisme naturel ou artificiel, le carbone atmosphérique. Les principaux puits de carbone sont les océans et certains milieux continentaux comme les forêts.

Le principal mécanisme de séquestration du CO_2 atmosphérique est la photosynthèse. Cette voie métabolique utilise l'énergie solaire pour fixer le CO_2 sous forme de matière organique. La biomasse organique constitue donc un stock de carbone.

Toute réduction de cette biomasse (déforestation) réduit ce stock et rejette dans l'atmosphère le CO_2 piégé, tandis que toute croissance de ce stock entraîne une réduction de la quantité de dioxyde de carbone dans l'atmosphère (sous couvert de mener une gestion responsable de ces stocks). Des certifications garantissent le sérieux de la méthode de gestion (longue durée, bonne gestion, etc.).

Une partie de cette matière organique échappe à la décomposition (qui relâche le CO_2 dans l'atmosphère) et forme, très lentement, des roches sédimentaires (calcaires, hydrocarbures). Sous cette forme, le carbone est piégé hors de l'atmosphère pour des durées de temps géologiques.

Avec 31 % du territoire métropolitain sous couvert forestier, le secteur de la forêt constitue la majeure partie du puits de carbone français (avec l'agriculture).

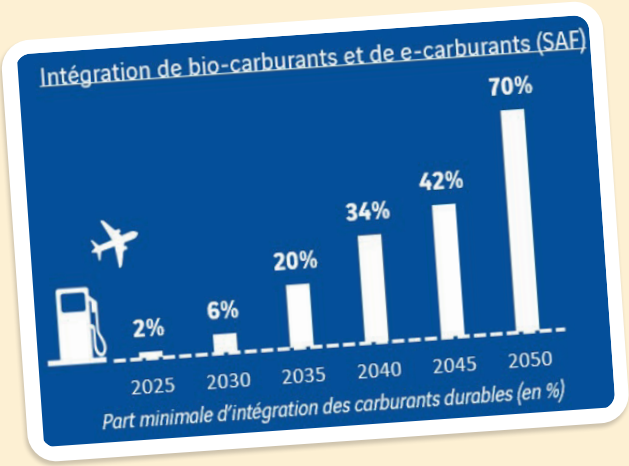
9. Quels sont les différents types de carburants d'origine non fossile ?

Carburants issus de la biomasse : biocarburants (SAF - Sustainable Aviation Fuel)

La composition chimique de base est proche de celle du kérosène et donc peut être mélangée avec ce dernier. Les biocarburants peuvent être produits à partir de différentes sources :

- La biomasse glucidique provenant de cultures riches en sucres et en amidon.
- Les oléagineux riches en lipides (colza, soja, etc.) ou la biomasse lipidique, produite par exemple à partir de microalgues.
- La biomasse cellulosique présente dans les structures fibreuses des plantes (arbres, herbes, résidus agricoles ou forestiers) ainsi que les déchets solides issus de la collecte des ordures ménagères.

Ces biocarburants peuvent d'ores et déjà être utilisés pour des vols commerciaux à des taux d'incorporation pouvant aller actuellement jusqu'à 50 %. Des travaux sont en cours pour monter ce taux jusqu'à 100 %.



Les carburants de synthèse

Les filières de production d'électro carburants utilisent de l'électricité, du CO_2 et de l'eau pour produire des hydrocarbures de synthèse de composition semblable à celle des biocarburants. Ces procédés présentent de multiples avantages en termes de durabilité et de disponibilité. Cependant, les e-fuels n'ont pas encore atteint le stade de la maturité industrielle.

Les électro-biocarburants

Comme leur nom l'indique, les électro-biocarburants combinent une production à partir de biomasse et d'électricité. Il s'appuie sur le procédé Fischer-Tropsch, utilisé pour la production des électro carburants mais aussi la production de biocarburants (BTL ou biomass to liquid), en particulier à partir de biomasse lignocellulosique.

L'hydrogène

L'intérêt de l'hydrogène est qu'il s'agit d'un combustible particulièrement énergétique, dont la combustion n'émet pas de CO_2 et que l'on sait d'ores et déjà produire sans émission par le procédé d'électrolyse de l'eau à partir d'électricité décarbonée.

Cependant, l'utilisation de l'hydrogène présente plusieurs verrous technologiques et opérationnels qui sont à l'étude :

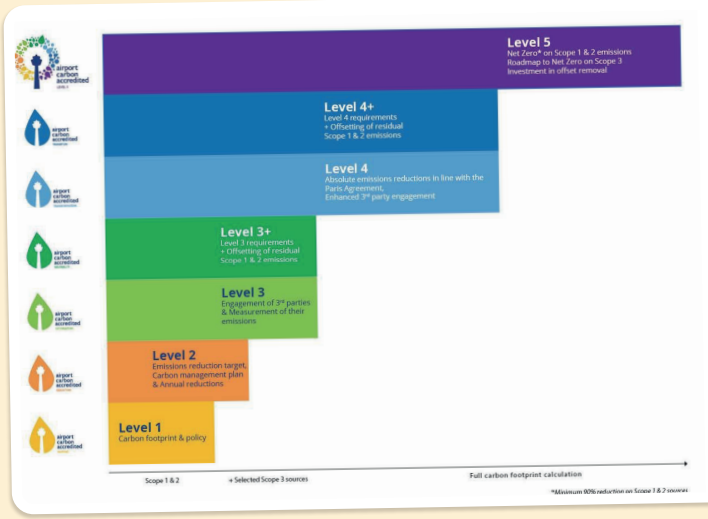
- Le développement et le déploiement de solutions de stockage, de transport et de distribution au sol ou à bord.
- La nécessité d'opérer à des températures cryotechniques (développement de briques technologiques dédiées, développement de matériaux adaptés...).
- Le développement d'ensembles propulsifs complets intégrant le conditionnement

de l'hydrogène et sa conversion (pile à combustible, turbine dédiée).

- Des problématiques de sécurité spécifiques compte tenu de son inflammabilité et de sa propension à fuir.

10. Est-ce que les aéroports français ont un programme de certification ?

Les aéroports français peuvent adhérer à un programme d'accréditation porté par l'ACI EUROPE (Airports Council International) : il s'agit du programme : « ACA - Airport Carbon Accreditation »[36].



L'ACA est le seul programme à dimension internationale de réduction des émissions de gaz à effet de serre spécifique aux aéroports : il évalue et reconnaît la démarche entreprise par les aéroports visant à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.

Pour répondre aux exigences européennes de décarbonation, l'UAF s'est fixé comme objectif d'engager tous les aéroports français dans le programme ACA avec des échéances graduelles[37] :

- **Objectif 2030 :** ACA3+ pour tous les aéroports français.
- **Objectif 2050 :** Zéro émission nette de carbone (scopes 1 et 2).

À ce jour, 84 aéroports français sont accrédités ACA[38], ce qui fait de la France le pays avec le plus grand nombre d'aéroports accrédités. Un nouveau niveau a été ajouté en 2023 pour atteindre un total de 7 niveaux.

11. Quelle est la différence de calcul entre les émissions de CO_2 et les émissions CO_2/passager/km ?

Les émissions de CO_2 prises au global tiennent compte de l'évolution du trafic alors que les émissions de CO_2/passager/km représentent des émissions de CO_2 unitaires, en faisant abstraction de l'évolution du trafic. Ces dernières prennent en compte plusieurs facteurs :

- Le modèle de l'avion.
- La vitesse à laquelle se déroule le trajet.
- La distance.
- Le nombre de passagers.

Une fois ces données collectées, on calcule le kérosène nécessaire à ce trajet puis on le divise par le nombre de personnes à bord de façon à déterminer la part de chacun.

Les émissions unitaires ont drastiquement baissé : elles ont été divisées par 5 depuis 1960 et par 2 depuis 1992.

Ces améliorations sont dues aux progrès technologiques opérés par les industriels :

- Performance des moteurs qui consomment moins de kérosène.
- Allègement de la masse des avions.
- Optimisation de leur aérodynamisme.
- Aide apportée par les systèmes électroniques embarqués.

La communication des indicateurs CO_2/passager/km peut être controversée car elle peut cacher l'évolution globale des émissions (augmentation du trafic aérien).

La communication des indicateurs absolus est donc à privilégier. Dans les niveaux ACA les plus élevés, seuls les indicateurs absolus sont pris en compte.

12. Quelles sont les principales conséquences de la loi climat et résilience pour les aéroports français ?

Quatre articles de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ont un impact sur le transport aérien en France[39] :

- **Art. 144 :** Vise à lutter contre la vente à perte de billets d'avion, notamment par une évolution de la règlementation européenne permettant d'instaurer un prix minimal de vente des billets.
- **Art 145 :** Interdit les vols intérieurs de courte durée sur le territoire français si une alternative de liaison ferroviaire directe de moins de 2h30 faisant l'objet de plusieurs liaisons quotidiennes existe. Décret valable pour une durée limitée ne dépassant pas trois ans (interdiction entrée en vigueur le 23 mai 2023, après réexamen par la Commission européenne).
- **Art 146 :** Limite le développement des capacités aéroportuaires en interdisant la réalisation de déclaration d'utilité publique et d'expropriation pour la construction ou l'extension d'aérodrome, s'ils ont pour effet d'entraîner une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019. Entrée en vigueur : janvier 2022.
- **Art 147 :** Oblige les compagnies aériennes à compenser leurs émissions de gaz à effet de serre de leurs vols intérieurs. Fixée à 50 % des émissions en 2022, l'obligation de compensation doit passer à 70 % en 2023 et à 100 % en 2024. D'après le décret d'application publié le 27 avril 2022 au Journal officiel, cette obligation concerne les exploitants d'aéronefs, commerciaux ou non commerciaux, générant plus de 1 000 tonnes de CO_2 par an sur le territoire national.

13. Quels sont les autres défis en matière d'environnement pour un aéroport ?

- Les effets des émissions non CO_2 sur le changement climatique (nuisances sonores, ...).
- Réduire les émissions des gaz polluants et améliorer la qualité de l'air autour des aéroports (promouvoir l'intermodalité et la mobilité douce).
- Préserver la biodiversité et abandonner le recours aux produits phytosanitaires[40].
- Optimiser la gestion des ressources naturelles (eau, sol) et assurer le traitement des déchets.
- Positionner l'industrie aéroportuaire comme une filière engagée et responsable (fierté d'appartenance).
- S'adapter aux événements climatiques extrêmes.

14. Comment les aéroports peuvent-ils protéger les milieux naturels ?

Eau

L'eau est une ressource épuisable et son utilisation fait l'objet d'une attention particulière de la part des aéroports.

Il revient au gestionnaire aéroportuaire :

- D'assurer l'alimentation en eau potable pour ses activités et celles de ses partenaires et clients.
- De maîtriser, suivre et rationaliser sa propre consommation d'eau.
- De sensibiliser ses partenaires sur leurs usages de cette ressource naturelle.
- De garantir la qualité de rejets des eaux usées et pluviales pour l'ensembles des activités aéroportuaires.
- De maintenir et d'entretenir les réseaux d'eau potable afin de réduire les risques de fuite et de surconsommation.
- Et enfin, de formaliser ces actions au travers d'un plan de gestion ambitieux de réduction de la consommation en eau de ses infrastructures et projets.

Biodiversité :

Avec des surfaces semi-naturelles importantes, les aéroports représentent un acteur important pour la préservation de la biodiversité. Les sites aéroportuaires offrent notamment de grands espaces de prairies permanentes, un habitat propice à de nombreuses espèces végétales et animales. Les aéroports concilient contraintes d'exploitation et de valorisation de leur patrimoine naturel.

Exemples d'actions menées par les aéroports : réalisation d'inventaires des espèces faune et flore, arrêt de l'utilisation des produits phytosanitaires, mise en place de partenariats avec des associations locales de défense de la biodiversité ou encore suivi d'un plan d'actions de gestion des milieux naturels.

Plusieurs initiatives se sont développées sur les aéroports dont :

- Adhésion à des associations de protection de la biodiversité pour répertorier, analyser et protéger la biodiversité sur les plateformes.
- Partenariat avec des apiculteurs pour sensibiliser le grand public à la protection des abeilles.
- Partenariat avec les agriculteurs locaux.

LEXIQUE

APU - Auxiliary Power Unit
L'A.P.U. fournit l'énergie à bord des aéronefs et fait fonctionner l'électricité et la climatisation lorsque l'avion est au sol. Il permet également le démarrage des moteurs principaux de l'avion. C'est un moteur alimenté par le kérosène de l'avion. Il est situé à l'arrière des aéronefs. Leur utilisation au poste de stationnement est fonction des conditions climatiques et de la puissance nécessaire au bon fonctionnement de l'avion. À partir de 2020, les émissions des APU sont calculées en considérant les temps d'utilisation moyen observés par l'ACNUSA courant de l'année 2019 (vs une étude réalisée par la DGAC en 2008 précédemment).

Développement durable
« Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs », citation de Mme Gro Harlem Brundtland, Premier Ministre norvégien (1987). Il est théorisé en 1987 par le rapport Brundtland[41], « Notre avenir à tous ».

Il s'articule autour de 3 piliers :

- Utiliser les ressources sans dépasser la capacité de la biosphère à absorber les effets de l'activité humaine, en tenant compte des besoins des générations actuelles et à venir.
- Assurer l'équité sociale pour permettre le plein épanouissement de toutes les femmes et de tous les hommes, l'essor des communautés et le respect de la diversité
- Viser l'efficience économique pour créer une économie innovante et prospère, écologiquement et socialement responsable.

Environnement
L'ensemble des éléments qui constituent le voisinage d'un être vivant ou d'un groupe d'origine humaine, animale ou végétale et qui sont susceptibles d'interagir avec lui directement ou indirectement.

Écologie
L'écologie est une science dont l'objet est l'étude des interactions des êtres vivants avec leur environnement et entre eux au sein de cet environnement. L'écologie désigne également un courant de pensée dont l'objectif est d'intégrer les enjeux environnementaux à l'organisation sociale, économique et politique.

Empreinte carbone
L'empreinte carbone est le total des émissions de gaz à effet de serre causées par un individu, un événement, une organisation, un service, un lieu ou un produit, exprimé en quantité équivalente de dioxyde de carbone (kilogramme de CO_2 équivalent).

Équivalent CO_2
C'est une mesure métrique utilisée pour comparer les émissions de divers gaz à effet de serre sur la base de leur potentiel de réchauffement global (PRG), en convertissant les quantités des divers gaz émis en la quantité équivalente de dioxyde de carbone ayant le même potentiel de réchauffement planétaire.

Facteur d'émission
Coefficient permettant de calculer les émissions carbones en kilogramme ou tonne de CO_2 à partir de données de

consommations d'énergie d'une activité (litres de gasoil, kilowattheure d'électricité...).

GES - Gaz à effet de serre

Gaz d'origine naturelle (vapeur d'eau) ou anthropique (liée aux activités humaines : présent dans les gaz d'échappement, la fumée, ...) absorbant et réémettant une partie des rayons solaires, et qui contribue au phénomène planétaire d'effet de serre, et en conséquence, de réchauffement climatique. Le gaz à effet de serre le plus connu est le dioxyde de carbone, (CO_2).

Greenwashing

Le greenwashing ou l'écoblanchiment est la diffusion d'informations fausses ou incomplètes par une organisation afin de présenter une image publique respectueuse de l'environnement.

GSE - Ground Support Equipment

Le transport aérien nécessite un grand nombre d'engins d'assistance, permettant toute l'activité nécessaire au traitement et à la logistique de l'avion au sol. Il s'agit, pour la plupart, d'engins industriels spécifiques : Push Avion (ou tracteur avion) - GPU (Ground Power Unit) - ACU (Air Conditionning Unit) - ASU (Air Starter Unit) - Loaders -Tapis bagages - Nettoyage cabine - Camions de transfert de fret - Vidange des eaux usées et avitaillement en eau potable - Avitaillement pétrolier par camion Avitaillement hôtelier - Antigivrage et dégivrage de l'aéronef.

Hydrogène

Gaz très inflammable, souvent désigné comme potentiel remplaçant aux carburants actuels (pétrole) pour les véhicules, train, avions...

Neutralité carbone nette (net zéro)[42]

La neutralité « net zero » pour une entité correspond à la neutralité carbone atteinte grâce à la réduction maximale de ses émissions et de programmes de compensation à 100% des émissions résiduelles directement pilotées par l'entreprise (pas sous-traitées ; sur ses locaux/parcelles souvent).

Exemple : Une entreprise investit dans un programme de compensation correspondant à de la plantation d'arbre à 500km de ses locaux = compensation « normale ».

Une entreprise investit dans une machine qui capte du carbone dans l'air sur son site (puits de carbone...) = compensation nette.

SAF - Sustainable Aviation Fuels ou Carburants Aviation Durables (CAD)

Ce sont des carburants alternatifs destinés à l'aviation, et produits à partir de différentes ressources plus ou moins renouvelables, comme la biomasse, les algues, les déchets agricoles ou alimentaires ou encore l'hydrogène. Les SAF sont conçus pour être mélangés au carburant fossile et utilisés dans l'aviation.

Scopes

- **Scope 1** (selon la norme internationale de l'ACI)[43] Correspond à un périmètre d'émissions : le scope 1 correspond aux émissions « directes » d'une entité, liées à son activité. Elles sont émises directement sur site = combustion de carburant par des véhicules ou de combustibles par des chaudières. Pour AMM : gaz, fioul, carburants véhicules.

- **Scope 2** (selon la norme internationale de l'ACI) Correspond à un périmètre d'émissions : le scope 2 correspond aux émissions « indirectes » d'une entité, liées à son activité. Dans la plupart des cas, cela correspond aux émissions liées aux consommations d'électricité : l'électricité est produite en dehors de l'entité (centrale nucléaire, éolienne...) mais est consommée sur site.
- **Scope 3** (selon la norme internationale de l'ACI) Correspond à un périmètre d'émissions : le scope 3 correspond aux émissions « indirectes » d'une entité, liées aux activités de tiers. Pour un aéroport : les déplacements des passagers, les avions, les consommations énergétiques des entreprises implantées sur le site, les consommations de carburants des entreprises du site, les déplacements des salariés.

Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (UE ETS en anglais)

C'est un mécanisme de droits d'émissions de CO_2. L'objectif de cette bourse carbone est de réduire les émissions mondiales de CO_2 et d'atteindre les objectifs fixés pour l'Union européenne au sein du protocole de Kyoto. Une limitation d'émission des gaz a été fixée et un marché du carbone pour l'achat ou la vente des quotas d'émission a été mis en place. Cela permet de récompenser les entreprises qui font des efforts et de pénaliser celles qui dépassent leurs plafonds au travers de l'achat de quotas d'émission auprès d'entreprises moins émissives.

Transition énergétique

La transition énergétique désigne l'objectif politique et technique d'une modification structurelle profonde des modes de production et de consommation de l'énergie.

VTOL ou eVTOL :

Vertical Take Off and Landing. Appareils à décollage et atterrissage vertical. Ces appareils sont en phase de test afin de créer une nouvelle mobilité aérienne inter et intra-cité ainsi qu'un système de navette entre les aéroports et les centre-villes.

Zéro émission nette :

Le GIEC définit le « net-zéro » (ou zéro émission nette) comme le niveau auquel les émissions mondiales de gaz à effet de serre anthropiques (générées par les activités humaines) seront totalement équilibrées par les absorptions anthropiques.

RÉFÉRENCES

1. Le bilan et les publicités retoquées : https://www.arpp.org/wp-content/uploads/2023/06/Bilan-ARPP-ADEME-Publicite-et-environnement-2022.pdf
2. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9008-2023-INIT/en/pdf
3. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202400825
4. Cette loi ne concernant pas directement le greenwashing, elle est juste évoquée ici
5. https://www.ecologie.gouv.fr/lutte-contre-leco-blanchiment-dans-publicites
6. https://www.jdp-pub.org/
7. https://www.cep-pub.org/
8. https://www.cpp-pub.org/
9. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A52021XC1229%2805%29&from=EN
10. https://bit.ly/3w3vHkS
11. https://www.arpp.org/nous-consulter/regles/regles-de-deontologie/developpement-durable/
12. https://communication-responsable.ademe.fr/sites/default/files/2023-10/20230727_ademe_guide_antigreenwashing_web-vdef-min.pdf
13. https://communication-responsable.ademe.fr/sites/default/files/2023-10/20230727_ademe_guide_antigreenwashing_web-vdef-min.pdf
14. https://www.arpp.org/nous-consulter/regles/regles-de-deontologie/developpement-durable/
15. https://www.jep.be/fr/lufthansa-04-07-2022-decision-de-modification-arret/
16. https://www.jdp-pub.org/avis/transavia-affichage-plainte-fondee/
17. https://www.jdp-pub.org/avis/sncf-internet-affichage/
18. https://www.jdp-pub.org/avis/union-des-aeroports-francais-internet-plaintes-non-fondees/

19. https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/green-deal/

20. https://www.ecologie.gouv.fr/climat-energie-conseil-lunion-europeenne-adopte-des-textes-cles-du-paquet-fit-55

21. https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924

22. La Commission européenne a validé en décembre 2022 la conformité de cette mesure au droit européen, sous réserve qu'elle s'applique pour une durée de trois ans, à l'issue de laquelle elle devra être réexaminée.

23. https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038812251

24. https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000046329719/

25. https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574

26. Instaurée par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique : https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc

27. La SNBC a fait l'objet d'une révision, la SNBC 2, en 2020 en attente de la SNBC 3.

28. Synthèse de la SNBC 2 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/SNBC-2%20synthe%CC%80se%20VF.pdf

29. Source : Mitigation of Climate Change, GIEC 2022

30. Source : UAF

31. https://ghgprotocol.org/corporate-value-chain-scope-3-standard

32. Le label bas carbone est le premier cadre de certification climatique volontaire de l'État en France qui valorise les projets visant à réduire les émissions et séquestrer du carbone - https://label-bas-carbone.ecologie.gouv.fr/

33. https://www.airportcarbonaccreditation.org/about/7-levels-of-accreditation/level-5/

34. https://ghgprotocol.org/scope-3-calculation-guidance-2

35. https://infos.ademe.fr/magazine-mars-2022/dossier/puits-de-carbone-les-naturels-dabord/

36. https://www.airportcarbonaccreditation.org/

37. Pour répondre à ces objectifs, l'UAF a lancé en 2020 le programme CEE « EASEE » en pour mieux accompagner les aéroports à accéder à l'ACA.

38. Il y a au total 553 aéroports accrédités ACA dans le monde : https://www.airportcarbonaccreditation.org/accredited-airports/

39. https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924

40. Consulter le guide UAF : « Aéroports en zéro phyto : gérer la transition zéro phyto en contexte aéroportuaire » https://www.aeroport.fr/uploads/images/DDurable/Fichiers%20DD/GUIDE%20ZERO%20PHYTO_.pdf

41. Le rapport Brundtland (1987) « Notre avenir à tous » : https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/nachhaltige_entwicklung/dokumente/bericht/our_common_futurebrundtlandreport1987.pdf.download.pdf/notre_avenir_a_tousrapportbrundtland1987.pdf

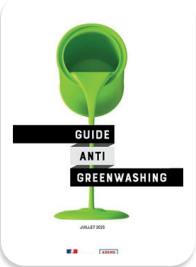
42. https://www.europarl.europa.eu/topics/fr/article/20190926STO62270/qu-est-ce-que-la-neutralite-carbone-et-comment-l-atteindre-d-ici-2050

43. Les scopes correspondent à ceux présentés par le « greenhouse gas protocol » (institution internationale). Il s'agit de la seule méthode internationalement reconnue permettant aux entreprises de comptabiliser ces types d'émissions dans leur chaîne de valeur. https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/ghg-protocol-revised.pdf&ved=2ahUKEwif0cOy1tiGAxUNfKQEHQqkAb8QFnoECDIQAQ&usg=AOvVaw3ZkwVml-IS4GXOqvZFJBPo.

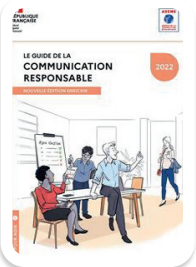
44. Un groupe de travail dédié travaille sur ce sujet au sein de la commission communication

BIBLIOGRAPHIE

Communication responsable, engager et inciter à l'action
Daniel LUCIANI, éditions Pearson France, **mai 2023**



Guide anti-greenwashing
ADEME, **juillet 2023**



Le guide de la communication responsable
ADEME, **mai 2022**

Guide pratique des allégations environnementales
CNC, **2023**

Le site du JDC

CONTRIBUTEURS

Rédaction

Émilie Cabannes
Responsable communication à l'aéroport de Biarritz-Pays Basque.

Julie Lecomte
Directrice de projets et de la communication France, VINCI Airports.

Elisa Caffin
Chargée de communication à l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Marion Climent
Chargée de communication de l'aéroport de Montpellier Méditerranée.

Laura Sasse
Chargée de communication et gestion de projets, VINCI Airports.

Rafael Costa
Responsable développement durable, UAF & FA.

Carine Monéger
Responsable communication, UAF & FA.

Relecteurs

Émilie Cabannes
Responsable communication à l'aéroport de Biarritz-Pays Basque.

Julie Lecomte
Directrice de projets et de la communication France ,VINCI Airports.

Rafael Costa
Responsable développement durable, UAF & FA.

Carine Monéger
Responsable communication, UAF & FA.

Mise en page

Justine Torres
Designer graphique

Crédits photos · Freepik

Remerciements

Nous remercions le groupe de travail de la commission communication de l'UAF, en charge des recherches et de la rédaction de ce guide. Ce GT, mené par la présidente et la vice-présidente de la commission, Emilie Cabannes, responsable communication à l'aéroport de Biarritz-Pays Basque et Julie Lecomte, Directrice de projets et de la communication France, VINCI Airports, est composé d' Elisa Caffin, Chargée de communication à l'aéroport de Beauvais-Tillé, Marion Climent, Chargée de communication de l'aéroport de Montpellier Méditerranée, Laura Sasse, Chargée de communication et gestion de projets, VINCI Airports et Carine Monéger, Responsable communication à l'UAF & FA.

Merci aux présidents de la commission développement durable, Sylvie Vieuxloup, Responsable développement durable à l'aéroport de Nice d'Azur, puis Romain Wino, Chef du département RSE à l'aéroport Marseille-Provence pour leurs explications, présentations et aides qui nous ont permis de mieux comprendre le sujet.

Un grand merci à Rafael Costa, Responsable développement durable à l'UAF & FA pour son soutien, son apport technique pour le cadrage règlementaire, les chiffres et les arguments relatifs au greenwashing. Sa relecture minutieuse du guide et son expertise ont été d'une aide précieuse pour les non spécialistes du sujet que nous sommes !

Enfin, mille merci aux compagnies aériennes Transavia et Lufthansa qui ont accepté de « jouer le jeu » en permettant la diffusion de leurs publicités.

UAF & FA

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

Edition novembre 2024